aero JOURNAL HORS-SERIE
Nov. - Déc.. 2014

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

HS N° 19

FW 190A

De la Normandie au Niémen

FW 190 A

Texte : **Christian-Jacques Ehrengardt**
Profils couleur : **Jean-Marie Guillou**
Plans : **Hubert Cance**
Illustration de couverture : **Jerry Boucher**

Nos arrière-grands-mères avaient l'habitude de garder un second fer au feu. Traduit en termes sportifs, ce dicton signifie qu'il faut toujours prévoir un remplaçant avant même l'entrée en jeu du titulaire. Cela vaut aussi pour les avions de combat.

Comme la plupart des machines qui ont marqué de leur empreinte la Seconde Guerre mondiale, le Fw 190 a connu des débuts difficiles. Si la cellule a toujours été jugée irréprochable, le moteur en étoile BMW 801 a causé beaucoup de soucis, au point que le *Reichsluftfahrtministerium* a même envisagé de mettre un terme au projet dès le début. Parce que deux pilotes de chasse détachés aux essais y ont cru et se sont employés à surmonter les obstacles l'un après l'autre, le Fw 190 sera finalement produit à près de 20 000 exemplaires, dont la moitié de la version A.

La carrière du Focke-Wulf Fw 190 A se divise en deux périodes distinctes :

- les temps heureux, quand le Fw 190 domine les cieux de l'Europe occidentale et du front de l'Est, entre son entrée en lice, fin 1941, et l'été 1943 ;
- les temps difficiles, quand sa priorité devient de « casser » du bombardier américain.

Sa production reflète ce changement d'affectation dicté par les événements. Les versions de série A-1 à A-6 constituent indéniablement des chasseurs de supériorité aérienne. Tout juste peut-on sentir la lubie du Haut commandement à vouloir exercer des représailles contre la Grande-Bretagne avec les variantes *Jabos*, au demeurant marginales. En 1943, les versions d'assaut montent en puissance et représentent déjà un tiers de la production, et la proportion ne cesse d'augmenter (jusqu'à près de 50 % en 1945), preuve des durs combats terrestres à l'Est.

À partir du A-7, le Fw 190 A se blinde et s'arme toujours plus pour affronter les *Viermots* de la *Eighth Air Force*. Le front de l'Est devient désormais accessoire pour la version de chasse.

Parce qu'il n'était pas possible de traiter en si peu de pages de la carrière d'un appareil qui a longtemps représenté près de la moitié des effectifs de la chasse allemande, nous avons décidé de consacrer un futur hors-série aux variantes *Jabos*. Pour les mêmes raisons, nous avons privilégié les témoignages aux informations techniques ; celles-ci figureront dans le prochain opus. Les dérivés Fw 190 D et Ta 152 feront l'objet d'une publication ultérieure.

CJE

SOMMAIRE

1 NAISSANCE D'UN DESTRIER P.03
2 FW 190 A-2 À A-5 – LES VERSIONS « GÉNÉRALISTES » P.12
3 À L'OUEST DU NOUVEAU – AOÛT 1941 – DÉCEMBRE 1942 P.20
4 LE FRONT DE L'EST – AOÛT 1942 – JUIN 1943 P.40
5 SOUS LE SOLEIL EXACTEMENT – LE II./JG 2 EN TUNISIE P.50
6 FW 190 A-6 À A-9 – LES VERSIONS « SPÉCIALISÉES » P.56
7 FACE AU ROULEAU COMPRESSEUR SOVIÉTIQUE – JUILLET – DÉCEMBRE 1943 P.66
8 LE DÉFI DES VIERMOTS – OUEST 1943 P.76
9 DÉBÂCLE À L'EST – 1944 – 1945 P.96
10 LA DÉFENSE DU REICH – L'AGONIE P.108

Aérojournal Hors-Série n°19
Novembre - Décembre 2014

ISSN : 2103-7922
Commission paritaire : 0715 K 83091
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, rue d'Avignon
13090 Aix-en-Provence– France
SARL au capital de 60 000 euros
RCS de Marseille 422 047 118

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
Télécopie : 04 42 21 13 39
info@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication Y. Kadari
Rédacteur-en-chef C.-J. Ehrengardt
Correctrice B. Watellier
Secrétariat E. Teuma Lena
Direction artistique A. Gola
Infographie M. Mioduszewska, A. Ricard, N. Belivier, V. Deraze

Service des ventes et réassort :
04 88 15 12 40
à juste Titres

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B–1070 Bruxelles
Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by
Aubin Imprimeur

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

Naissance d'un destrier

« C'est le concept qui a présidé au développement du Focke-Wulf 190 : il ne serait pas un pur-sang taillé pour la course mais un *Dienstpferd* – un destrier. »

Kurt Tank

Bien qu'au printemps 1938 le *Reichsluftfahrtministerium* (RLM – ministère de l'Air) ait la certitude de disposer avec le Messerschmitt Bf 109 du meilleur avion de chasse du monde, rien ne prouve qu'il maintiendra longtemps sa supériorité face à ses futurs adversaires. Et s'il est une règle d'or en matière d'aviation militaire, c'est bien de prévoir le remplaçant avant même l'entrée en jeu du titulaire. C'est ainsi que le RLM demande à la firme Focke-Wulf la soumission d'un projet d'un nouveau chasseur monoplace à hautes performances.

Focke-Wulf sans Wulf … puis sans Focke

En octobre 1923, Heinrich Focke, Georg Wulf et le Dr. Werner Naumann fondent la Bremer Flugzeugbau AG pour produire de petits avions commerciaux – comme son nom l'indique, elle est installée à Brême. La raison sociale est transformée en Focke-Wulf Flugzeugbau AG deux mois plus tard. Georg Wulf décède le 29 septembre 1927. En 1931, le gouvernement force la firme à absorber l'Albatros Flugzeugwerke GmbH, un avionneur de renommée mondiale qui vient de déposer le bilan. C'est à cette époque qu'elle embauche Kurt Tank, un ingénieur de 33 ans qui a fait ses premières armes chez Rohrbach, puis aux côtés de Willy Messerschmitt. Tandis qu'il s'investit à fond dans la conception d'hélicoptères et d'autogires, Heinrich Focke est poussé à la démission par les actionnaires. Kurt Tank est nommé administrateur général, tout en conservant son poste de directeur technique, Naumann devenant son adjoint.

▲ Alignement des premiers A-1 sur le tarmac de l'usine de Brême. Au premier plan, le WNr. 008 (SB+KH), qui sera abattu par sa propre *Flak* le 29 août 1941, et, derrière, le WNr. 027 (TK+MA), que pilotait l'*Oberleutnant* Walter Schneider, *Staka* 6./JG 26, quand il a été tué le 22 décembre 1941. (E-N Archives)

Alors que la compagnie survit grâce au développement des projets d'Albatros et surtout à la sous-traitance, Kurt Tank sort coup sur coup trois « best-sellers » : le Fw 44 Stieglitz (1932), le Fw 56 Stösser (1933) et le Fw 58 Weihe (1935). La demande pour le premier est si forte que la compagnie doit bâtir une nouvelle usine pour la satisfaire ; quant au Fw 56, près de 1 000 exemplaires en sont construits jusqu'en 1940.

En 1937, Focke-Wulf passe sous le contrôle d'un géant de l'industrie, AEG, et, recapitalisée par son nouvel actionnaire, la firme commence une irrésistible ascension, qui la verra tenir le haut du pavé de la construction aéronautique allemande en 1944.

Nous ne nous étendrons pas sur les autres types développés par Kurt Tank pour revenir à nos moutons.

NAISSANCE D'UN « DESTRIER »

Le choix de Focke-Wulf est étonnant, car, contrairement à Heinkel et à Arado, cet avionneur n'a que peu d'expérience dans le domaine des avions de chasse. Ses premières tentatives (Fw 57, Fw 62 et Fw 159) n'ont guère impressionné les services officiels. Mais il est possible que le RLM ait jugé que ses concurrents étaient trop engagés dans la construction de modèles existants et la conception de nouveaux projets, et qu'il ait décidé de faire confiance à Kurt Tank, dont la réputation n'était désormais plus à faire, en grande partie grâce à l'un de ses produits phares de l'avant-guerre, le fameux Fw 200, que Tank baptisera lui-même Condor.

Le futur chasseur reçoit la dénomination officielle de Fw 190. Tank demande à son bureau d'études un appareil plus robuste et plus simple à entretenir et à piloter que le Bf 109. Le choix du moteur constitue à ce stade de la conception une décision primordiale et, autre surprise, il se porte sur un groupe en étoile à refroidissement par air. Qui en a eu l'initiative ? Bien qu'il ait été souvent dit qu'il s'agissait d'une décision du RLM, Kurt Tank lui-même s'en est expliqué [1] :

« Pendant la Première Guerre mondiale, j'ai servi dans la Cavalerie et dans l'Infanterie, et j'ai pu constater à quelles contraintes était soumis un équipement militaire en temps de guerre. J'étais persuadé qu'une nouvelle race de chasseurs pourrait trouver sa place dans un futur conflit : celle d'appareils capables d'opérer depuis des terrains avancés non préparés, d'être entretenus par des hommes n'ayant reçu qu'un minimum de formation et de rentrer après avoir subi des dommages plus ou moins sévères. C'est le concept qui a présidé au développement du Focke-Wulf 190 : il ne serait pas un pur-sang taillé pour la course mais un *Dienstpferd* – un destrier.

« Il était bien évident que, avec une cellule plus légère et équipé d'un moteur de puissance équivalente, un pur-sang prendrait toujours le meilleur en vitesse ascensionnelle et en palier sur le type de chasseur que nous avions à l'esprit. De ce fait, nous ne pouvions pas nous permettre de laisser cette différence devenir trop importante. Nous devions résoudre l'équation de construire une cellule plus robuste capable de transporter un armement plus lourd sans pour autant sacrifier ses performances. »

Ce choix satisfait le RLM, qui y voit une manière de soulager Daimler-Benz, déjà très sollicité par les autres avionneurs. Le bureau d'études de Focke-Wulf jette son dévolu sur le BMW 139, un quatorze cylindres en double étoile muni d'un compresseur à deux vitesses, alors en cours de développement chez les Bayerische Motorenwerke (BMW). S'il est nettement plus puissant que le DB 601 A (1 500 ch au décollage contre 1 050), il est aussi plus lourd (850 kg à sec contre 620), même si l'on doit tenir compte du fait qu'il se passe d'un circuit de refroidissement (soit une centaine de kilos en radiateurs et tubulures), mais surtout beaucoup plus volumineux (surface frontale de 1,33 m² contre 0,73 m²).

Pour exploiter au mieux la puissance du moteur, l'hélice retenue est une VDM tripale métallique à pas automatique.

[1] Entretien (non daté) avec le Dr. Alfred Price.

[2] Le P-47 et le P-51 ne seront équipés d'une verrière panoramique que fin 1943 et le Spitfire encore plus tard.

Celle-ci va d'ailleurs déterminer l'agencement de l'atterrisseur principal, car, en raison de son diamètre de 3,30 m, l'avion doit être haut perché par rapport au sol. De ce fait, il n'y a guère d'autre choix qu'un train à voie large se rétractant vers l'intérieur ; il est d'ailleurs conforme au souci de Kurt Tank de fournir un « destrier » garantissant les meilleures chances d'une prise de contact avec le sol sans danger sur des aérodromes non préparés aux pilotes les moins doués. Or, l'atterrisseur à voie étroite du Bf 109 a été la source de nombreuses critiques et aussi de nombreux accidents…

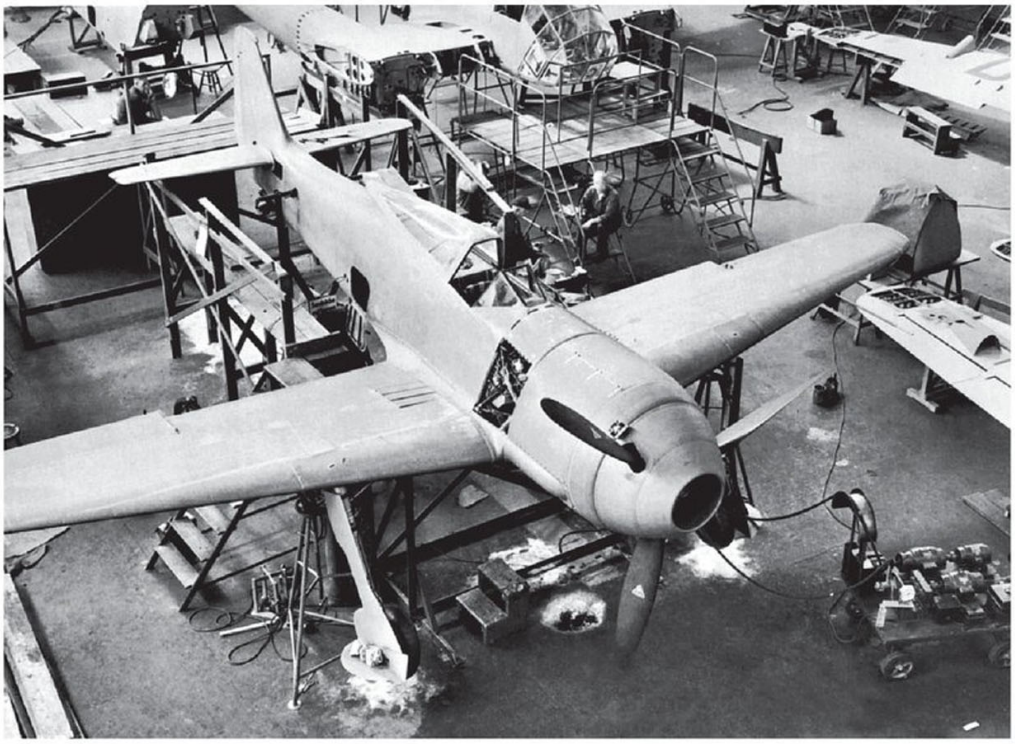
Les ingénieurs maison simplifient autant qu'ils le peuvent le processus de fabrication, de manière à ce que cet appareil puisse être produit en masse dans des délais très courts par une main-d'œuvre non spécialisée. Tout est fait pour faciliter la maintenance, en offrant une grande accessibilité au moteur, aux bouteilles d'oxygène, à la batterie et à la radio.

Le pilote bénéficie d'une protection, à l'avant, par la masse du moteur, et, à l'arrière, par un réservoir d'essence auto-obturant, mais aussi d'une verrière panoramique, améliorant considérablement sa vision vers l'arrière, ce qui, à cette époque, constitue une avancée majeure [2]. Enfin, l'armement prévu consiste en deux mitrailleuses de 7,92 mm et deux mitrailleuses lourdes dans la voilure.

Le projet définitif est validé en interne le 27 juillet 1938.

CHAUD DEVANT !

Le premier prototype – Fw 190 V1 (D-OPZE) – effectue son premier vol le 1er juin 1939. Il est équipé d'une étrange casserole d'hélice, baptisée *Doppelhaube* (casserole double), couvrant la totalité de la surface du nez de l'appareil et canalisant l'air pour le refroidissement du moteur à travers une ouïe de faible diamètre en avant du moyeu de l'hélice. Son but consiste à limiter la traînée généralement engendrée par la large aire frontale d'un moteur en étoile, tout en maintenant un niveau de refroidissement optimal.



▼ Le Fw 190 V1 en cours de finition à Brême au printemps 1939. (E-N Archives)

Le V1 revêtu de son immatriculation civile s'apprête à décoller pour un nouveau vol d'essai. (E-N Archives)

En l'air, l'appareil se comporte d'une manière très agréable, ainsi que le note le chef pilote de la firme, le *Flugkapitän* Johann Sander :

« Une fois en l'air, je suis monté en spirale jusque vers 2 000 m en restant aux abords du terrain afin que tous ceux qui m'observaient depuis le sol puissent voir ce qui se passait. J'ai effectué deux virages à différentes vitesses en fonction des forces à exercer au manche. Sur le plan aérodynamique, il s'est comporté d'une manière parfaite. Les commandes étaient légères, positives et bien équilibrées tout au long du vol, et je n'ai jamais eu besoin de compenser les gouvernes de l'empennage arrière. »

Il y a, toutefois, un effet secondaire imprévu :

« Pour ce premier vol, je ne portais qu'une combinaison légère sans rien d'autre que mes sous-vêtements et une paire de chaussures de ville, ainsi que mon casque avec le masque à oxygène ballant. Or, dès le décollage, j'ai commencé à être en nage. Le bloc-moteur était boulonné à la cloison de l'habitacle, et les pédales du palonnier étaient accolées à cette cloison. La température intérieure est montée à 55° C. J'avais l'impression d'avoir les pieds dans un fourneau. La chaleur restait néanmoins supportable, mais, depuis cette expérience, j'ai toujours eu une certaine empathie pour un steak sur un barbecue ! »

Faute d'avoir reçu un ventilateur de refroidissement, le moteur surchauffe d'une manière, sinon inquiétante, du moins excessive. Mais là n'est pas le seul problème causé par la *Doppelhaube*.

Le 31 octobre 1939 voit le vol du deuxième prototype, le Fw 190 V2 (FO + LZ, puis RM + CB). Avec un émetteur-récepteur FuG VII, un armement de deux MG 17 dans les racines d'aile et deux MG 131 à l'extérieur du puits de train, et un collimateur Revi C/12 C, son poids grimpe à 3 125 kg (soit 375 kg de plus que le V1). Il reçoit enfin son ventilateur de refroidissement à dix aubes au mois de décembre, mais celui-ci ne parvient pas à maintenir la température du moteur à un niveau acceptable. Le bureau d'études doit convenir qu'une partie du problème vient de la *Doppelhaube*.

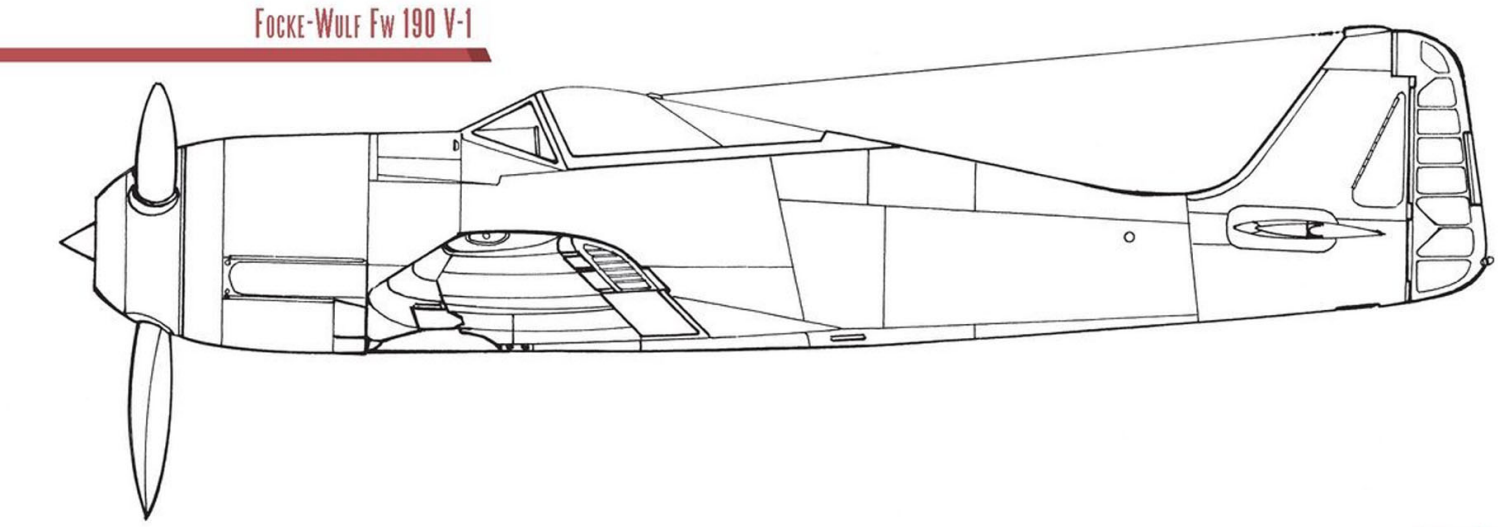
Par ailleurs, les essais montrent que les turbulences causées par l'écart entre l'entrée d'air et le moyeu de l'hélice créent une traînée supérieure à celle qui aurait été obtenue avec une installation conventionnelle.

Le V1 (devenu FO + LY), muni d'un capot NACA, du ventilateur et d'une casserole standard, entreprend, à partir du 25 janvier 1940, des essais comparatifs avec le V2, toujours équipé de la *Doppelhaube*, une innovation sans lendemain qui sera rapidement abandonnée.

Début février 1940, le V2 est présenté au *Generalfeldmarschall* Hermann Göring, ministre de l'Air et commandant en chef de la Luftwaffe. Celui-ci est si impressionné par les qualités de l'appareil qu'il en fait commander sur le champ 40 exemplaires de présérie.

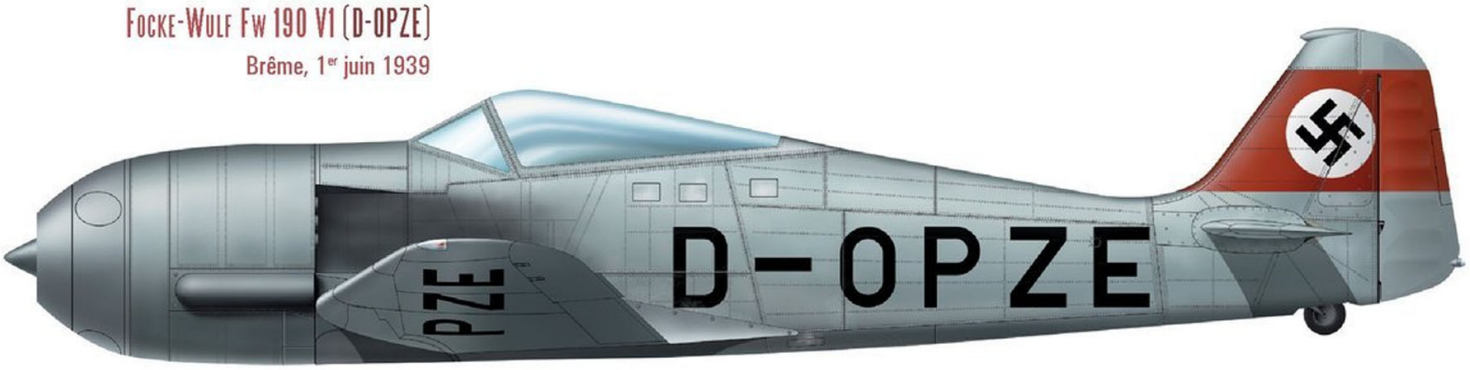
Dans la foulée, Focke-Wulf construit deux autres prototypes, le V3, qui servira pour les pièces détachées, et le V4, utilisé pour les essais statiques. Pour respecter la tradition chère à Focke-Wulf de baptiser ses avions de noms d'oiseau, le Fw 190 reçoit le surnom de Würger (pie-grièche).

Focke-Wulf Fw 190 V-1



Focke-Wulf Fw 190 V1 (D-OPZE)

Brême, 1er juin 1939



▶ Lors d'une visite au centre d'essais de Rechlin au cours de l'été 1939, le *Generalleutnant* Ernst Udet, *Generalluftzeugmeister der Luftwaffe* (responsable des programmes de l'aviation militaire), se fait présenter le Fw 190 V1. Il discute avec le *Dipl.-Ing.* Roluf Lucht (à gauche), du département technique du RLM, et le *Dipl.-Ing.* Carl Franke (à droite), de l'*Erprobungsstelle* de Rechlin. La *Doppelhaube* du V1 est ici bien visible. (E-N Archives)

▼ Le Fw 190 V1 muni d'un capot NACA et d'une casserole standard, avec lesquels il effectue son premier vol le 25 janvier 1940. Entre-temps, il est passé d'une immatriculation civile à une immatriculation militaire (*Stammkennzeichen*), imposée en décembre 1939. À leurs débuts, ces nouveaux codes étaient assez libres (puisque « FO » signifie « Focke-Wulf Bremen »), mais ils seront par la suite affectés par le RLM à chaque constructeur dans des séquences aléatoires. (E-N Archives)

DÉFINITION DE LA SÉRIE

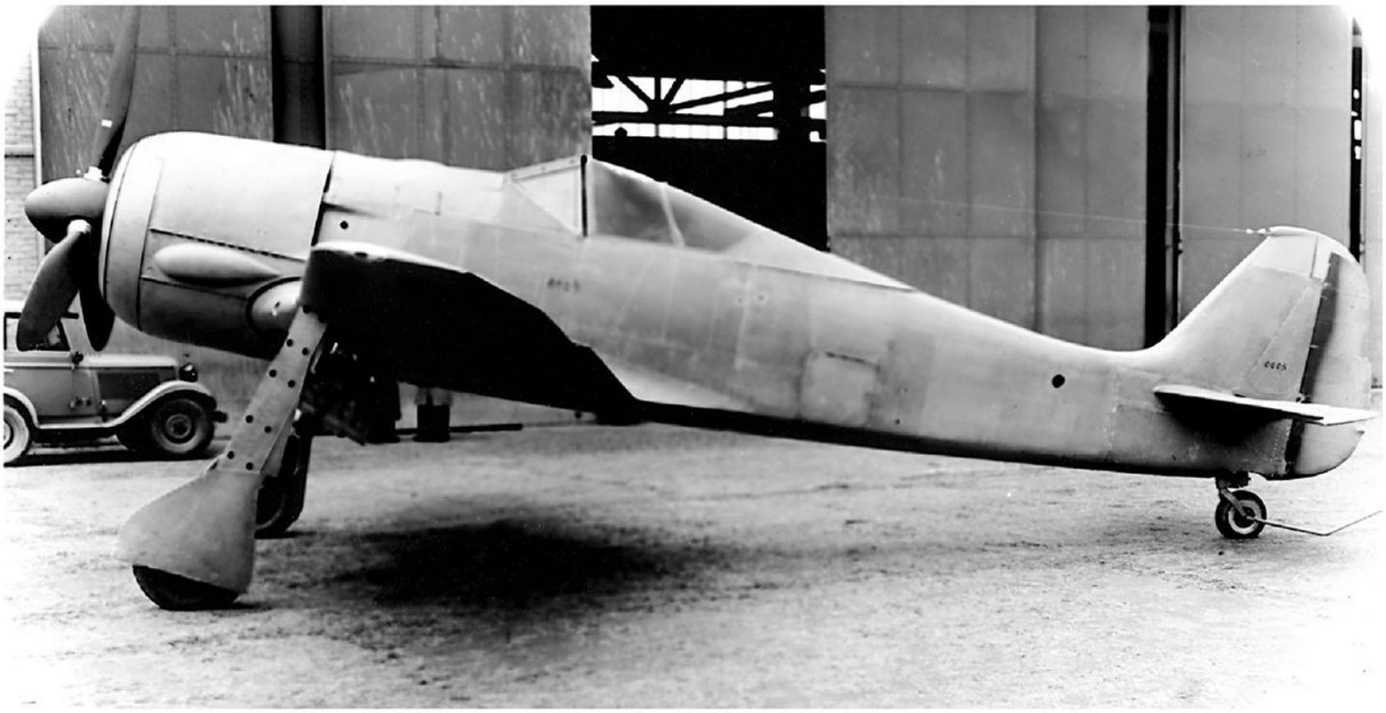
En juin 1939, l'absorption de Bramo (Brandenburgische Motorenwerke) – un motoriste dynamique mais de trop petite taille – par BMW [3] permet le développement d'un nouveau propulseur, le BMW 801, dérivé du 139, offrant 50 ch supplémentaires. Après l'arrêt de la commercialisation du 139, début 1940, le 801 dans sa version C devient son successeur naturel pour le Fw 190.

Ce nouveau propulseur est monté dans le V5, non sans quelques aménagements en raison de son poids – 1 012 kg à sec. La partie en avant de l'habitacle doit être allongée de 7 cm, ce qui permet à la fois d'éloigner les pieds du pilote du fourneau et d'envisager l'installation de mitrailleuses de capot. L'inconvénient, mais ce ne sera pas le seul, est de limiter un peu plus la vision vers l'avant.

[3] La société prendra la nouvelle raison sociale de BMW Flugmotorenwerke Brandenburg GmbH.

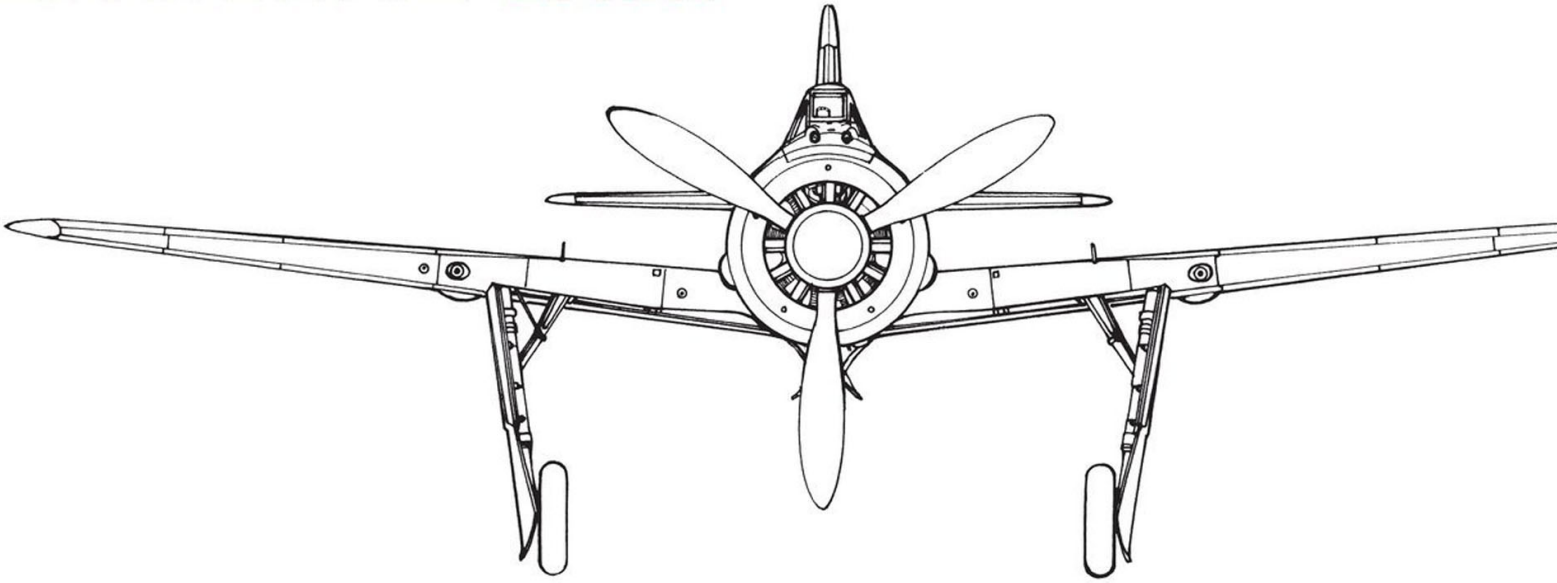
Une innovation, plus controversée, est introduite dans le V5 : le *Kommandogerät*. Destiné à simplifier la vie au pilote, ce dispositif gère automatiquement la pression d'admission, l'étage du compresseur, la richesse de mélange, l'allumage et le pas automatique de l'hélice au moyen de la seule manette des gaz. Les débuts de ce système sont des plus chaotiques, mais, sous la forte pression de Kurt Tank, ses nombreux dysfonctionnements seront finalement éradiqués.

Le V5, motorisé par un BMW 801 C-0, vole début avril 1940. Cependant, l'augmentation de la charge alaire (de 186 kg/m² à 225 kg/m²) dégrade de manière considérable les caractéristiques de vol de l'appareil. La solution passe par l'augmentation de la surface alaire. Le prototype, dans sa version initiale, est dénommé V5k (k pour *kleiner Flügel* – petite aile).

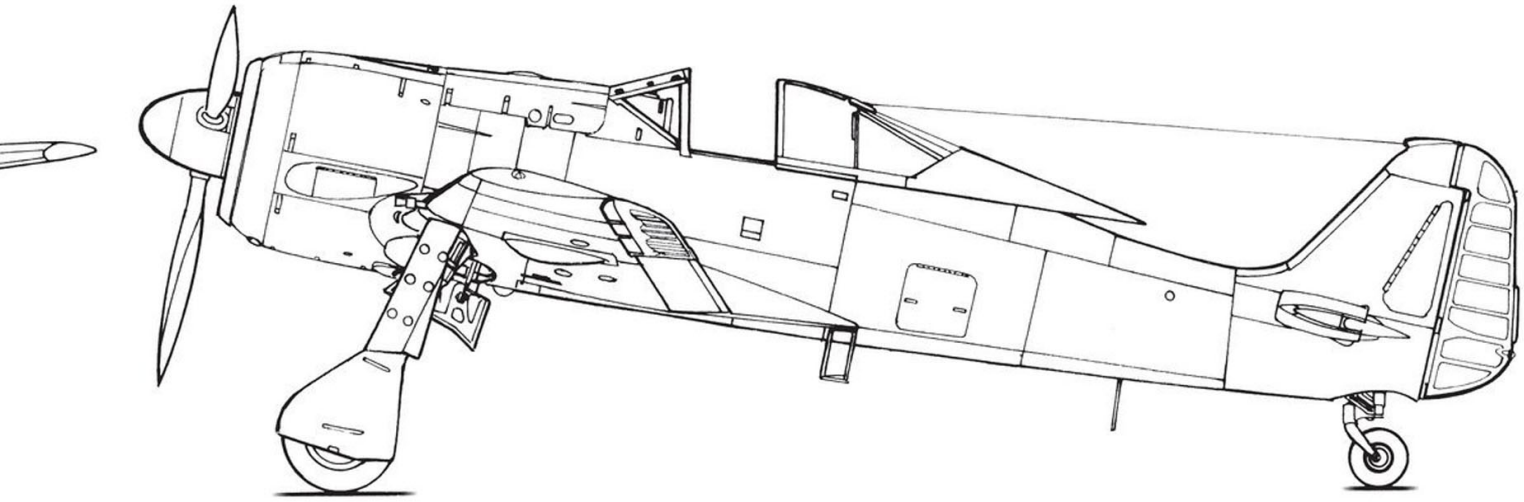


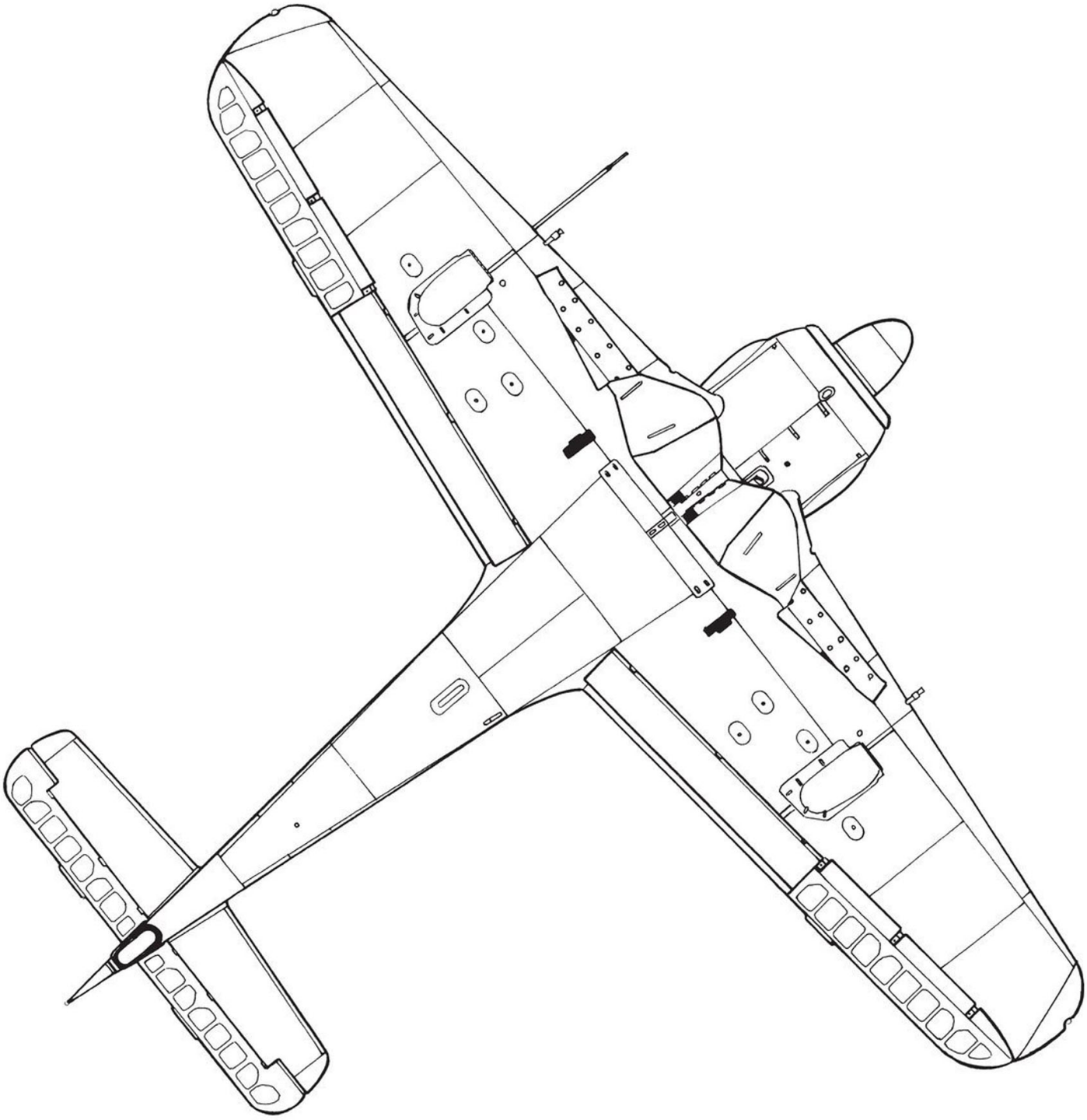
▼▼ Le « V5g », premier A-0 (WNr. 0016) à envergure allongée. Ayant dû attendre son moteur BMW 801 C-0, il ne réalisera son premier vol qu'en janvier 1941. (E-N Archives)

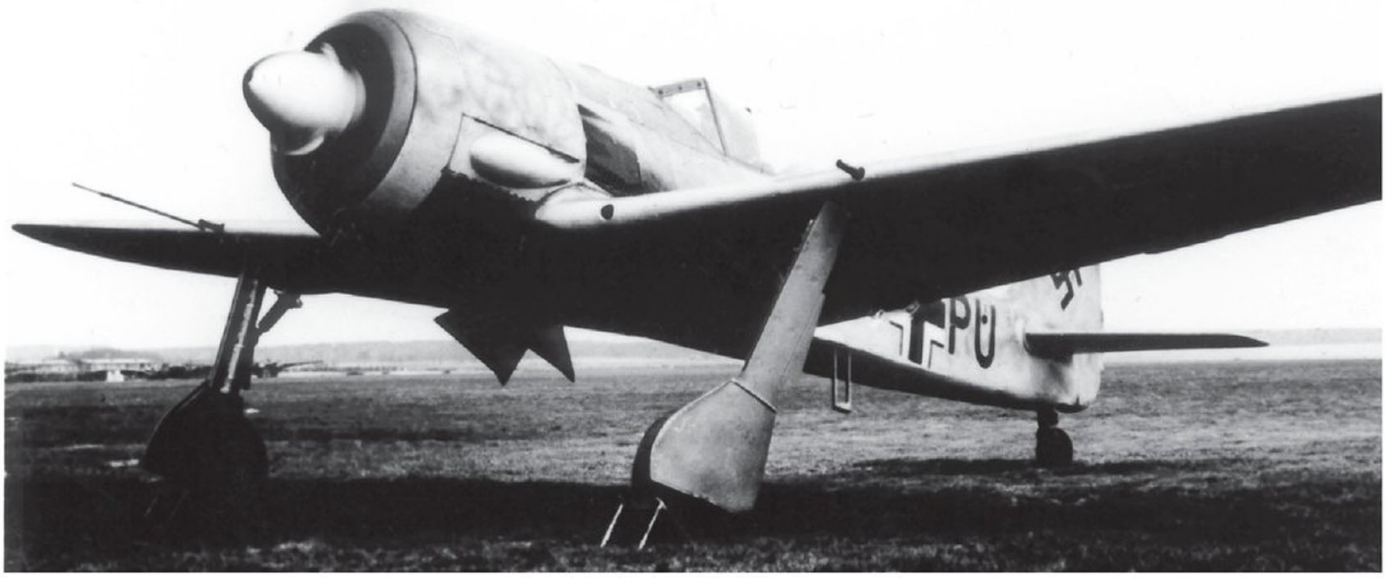
▼ Le V5 (WNr. 0005), rebaptisé ultérieurement « V5k » pour le distinguer du « V5g » (WNr. 0016), vole en avril 1940. Il sera ferraillé après un accident survenu en septembre. (Collection de l'auteur)



Focke-Wulf Fw 190 A-1







▲ Le WNr. 0019 (KB+PU), muni de l'aile longue et de l'armement complet ; il est le second A-0 équipé du BMW 801 C-1. (MAP)

Dans les faits, le premier à voler avec la *größer Flügel* est le V16 (KB+PR) ; avec un rajout de 0,99 m à la voilure [4] et de 0,60 m à l'empennage horizontal, il devient V5g (g pour *größer Flügel* – grande aile). L'augmentation de 3,40 m² de la surface portante permet de faire tomber la charge alaire à 175 kg/m². La machine est maintenant lancée : huit autres appareils de présérie, portant la dénomination de Fw 190 A-0 (V8 à V15 – KB+PJ à KB+PQ), volent entre le 20 juillet et le 2 octobre 1940, chacun testant des configurations et des équipements particuliers. Puis arrivent 19 autres exemplaires de présérie (WNr. 0016 à 0034), tous équipés de la *größer Flügel*, explorant diverses combinaisons de moteurs, d'équipements et d'armement et même la possibilité d'installation d'un siège éjectable.

Le V7 devient le prototype de la version de série Fw 190 A-1, dont la définition est figée au début de l'année 1941. Il est propulsé par un BMW 801 C-1 (1 560 ch au décollage) et armé de deux mitrailleuses de capot MG 17 de 7,92 mm, de deux autres dans la racine des ailes (toutes avec 850 cpa) et de deux canons MG FF de 20 mm (60 opa) dans la partie extérieure de l'aile. Il reçoit un équipement radio comprenant un FuG VIIa et un FuG 25. L'appareil pèse 2 830 kg à nu et 3 782 kg en ordre de vol.

LE SORT DU FW 190 MENACÉ

Les choses vont sérieusement se gâter quand, le 22 février 1941, deux pilotes du II./JG 26, l'*Oberleutnant* Otto Behrens et le *Leutnant* Karl Borris, débarquent à Rechlin pour la mise en œuvre d'une évaluation opérationnelle du Fw 190 au sein d'un *Erprobungskommando* 190. Leur sont affectées six machines de présérie, ainsi qu'une trentaine de mécaniciens et d'ingénieurs.

Ils sont immédiatement confrontés au plus gros problème du Fw 190 : son moteur. En raison d'une surchauffe continuelle, sa durée de vie, prévue pour 200 heures, en dépasse à peine 20 et entraîne une cascade de pannes et d'anomalies diverses. Les relations entre Focke-Wulf et BMW montent en température à la même cadence que le propulseur ; le motoriste accuse l'avionneur d'avoir raté son étude du refroidissement, ce dernier répliquant qu'il est tout simplement impossible de refroidir le BMW 801 C !

Karl Borris :

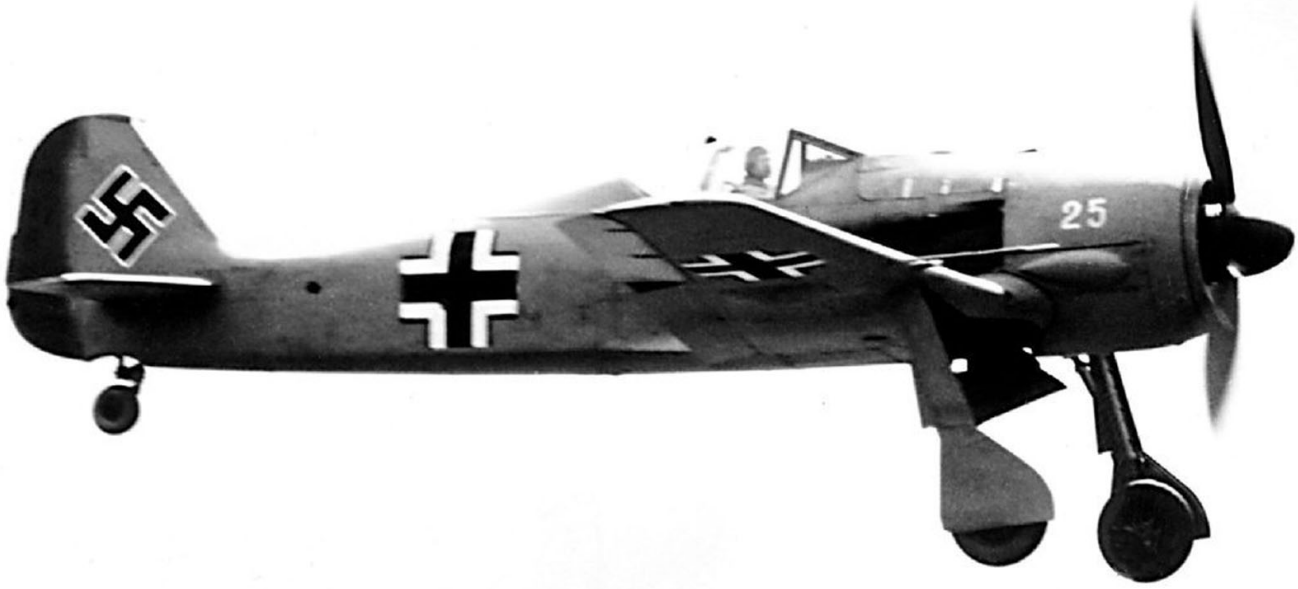
« Dès le premier décollage, nous avons été convaincus par la robustesse et les excellentes qualités de vol du nouvel appareil. Cependant, le moteur BMW 801, un nouveau 14 cylindres en double étoile à refroidissement par air, ne nous a causé que des misères. [...] Rien ne nous a été épargné. Les conduites d'huile se

◥ Le A-0 WNr. 0025 teste le moteur BMW 801 D sous la dénomination de A-5/U13. Il recevra le SKZ (*Stammkennzeichen*) SB+IE. (Collection de l'auteur)

[4] La voie de l'atterrisseur principal passe désormais à 3,50 m.

[5] *The JG 26 War Diary*, tome I – D. Caldwell – Grub Street, Londres, 1996.

▶ Alignement de prototypes et de A-0 sur le tarmac de l'usine de Brême. De gauche à droite, le V8, le V1 (devenu RM+CA), le V6 et deux appareils de présérie. (E-N Archives)



crevaient régulièrement. L'anneau de protection blindé se fissurait souvent. Le cylindre inférieur de la seconde rangée serrait continuellement, parce que la pompe à huile et la surface de refroidissement étaient mal dimensionnées. Les vapeurs d'essence, causées par la rupture des conduites de carburant, étourdissaient le pilote au point qu'il était incapable de sortir de l'habitacle sans aide extérieure. Le pas automatique de l'hélice fonctionnait de manière aléatoire. »

Dans cette ambiance torride, une commission du RLM en visite à Rechlin refroidit tout le monde en préconisant l'annulation du programme du Fw 190 et du BMW 801. Il faut que Behrens et Borris déploient des trésors de diplomatie et assurent de leur indéfectible foi en l'appareil pour que la question soit reconsidérée en haut lieu, ainsi que le résume Karl Borris :

« Une commission du RLM a voulu retirer le Fw 190 du service actif. Nous avons protesté de façon véhémente, parce que la cellule elle-même était tout à fait exceptionnelle. »

Donald Caldwell écrira [5] : « Les problèmes qu'avaient résolus Behrens et ses hommes avaient été nombreux et graves. Si les essais avaient été confiés à des hommes qui n'étaient pas directement intéressés par le résultat, ce qui était la procédure habituelle, les pilotes de la *Schlageter Geschwader* [JG 26] auraient dû combattre sur leurs Bf 109 jusqu'à la fin de la guerre. »

Focke-Wulf procède à plus de cinquante modifications, mais le problème subsistera jusqu'à l'entrée en lice de la version suivante.

Néanmoins, le RLM commande 102 exemplaires de la version A-1, à livrer avant fin octobre 1941. Ils le seront, en grande partie grâce à l'érection d'une nouvelle usine à Marienburg. En dehors des aménagements destinés à résoudre les problèmes rencontrés avec le moteur, cette version est identique à la présérie. ■

▲ Ligne d'assemblage des A-2 à l'usine AGO d'Oschersleben. Au premier plan, le KI+GH (WNr. 203), qui sera affecté au *Stab*/JG 2, et, derrière, le KI+GJ (WNr. 205), qui sera perdu en juillet 1942 avec le II./JG 1. (ECPA-D)

Fw 190 A-2 à A-5

Les versions « généralistes »

Répondant aux exigences de Hitler qui veut que désormais tout avion de combat puisse porter des bombes, les nouvelles versions donnent naissance à des variantes *Jabos*. L'astucieuse création de « kits de conversion », baptisés *Rüstsätze* et *Umrüst-Bausätze*, répond à la nécessité d'une grande souplesse d'utilisation sans modification structurale majeure et irréversible de l'appareil.

Toutefois, jusqu'en 1942, le Fw 190 A est considéré comme un avion de supériorité aérienne, au même titre que le Bf 109. Si son armement est modifié, principalement pour des raisons techniques, il n'est pas encore question de le renforcer, pas plus que le blindage, et ce qui compte, c'est avant tout l'amélioration de ses performances en altitude – son principal handicap face au 109.

FW 190 A-2

Le Fw 190 V14 sert de prototype à la version A-2. Il vole en août 1941 avec un moteur BMW 801 C-2 de 1 600 ch, qui permet d'atteindre 663 km/h à 6 300 m pendant une minute. Il est équipé d'une radio FuG 25 A, d'un collimateur Revi C/12d et d'un armement modifié : les deux MG 17 d'aile sont remplacées par des canons MG 151/20 de 20 mm. Il peut recevoir un râtelier ventral acceptant une bombe de 500 kg ou un réservoir de 300 litres. Le système hydraulique de rétractation du train, source de nombreuses plaintes des pilotes, est remplacé par un dispositif électromécanique.

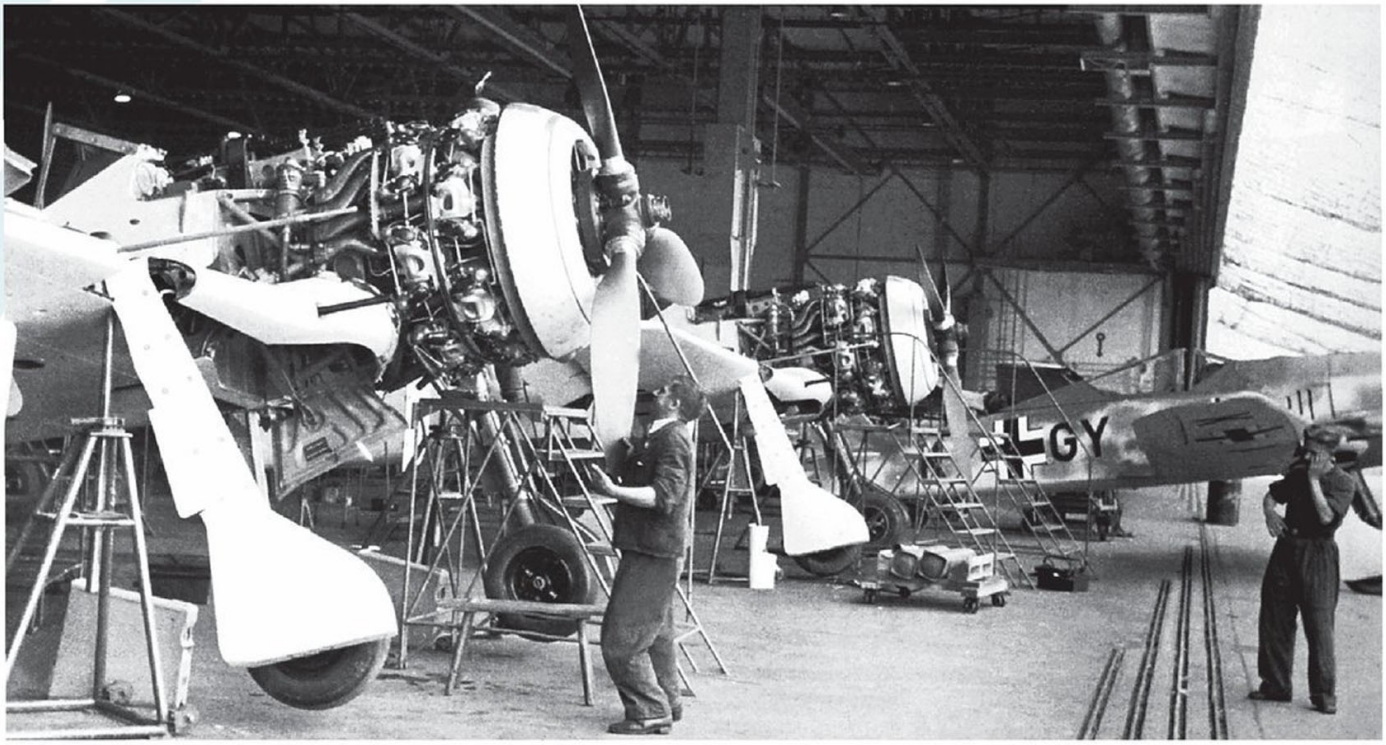
Cette version accuse un poids de 3 978 kg sur la balance en ordre de vol, ce qui a contraint le bureau d'études à renforcer le train.

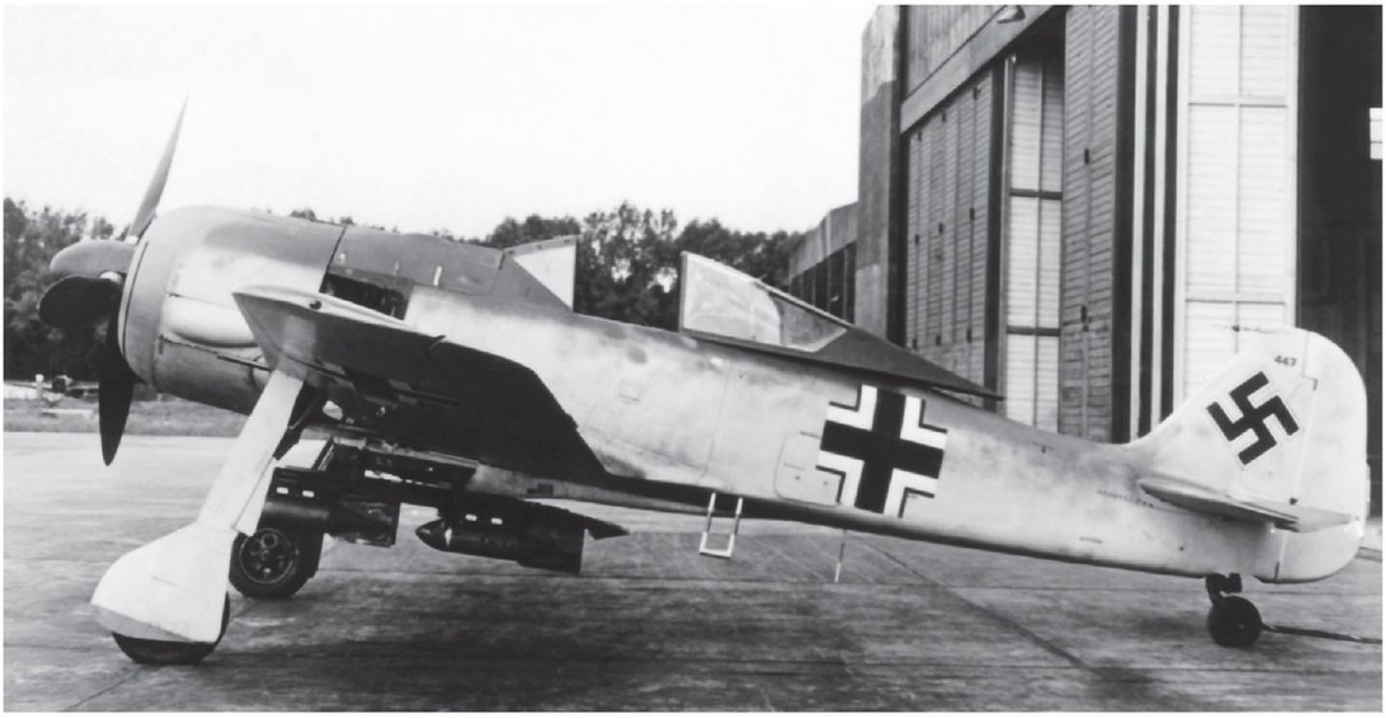
Les firmes AGO à Oschersleben et Arado à Warnemünde sont choisies comme sous-traitants. En ce qui concerne la production, les choses commencent à se corser en raison du mélange des *Werknummern* entre les A-2 et les A-3. On sait que 124 A-2 et A-3 sont livrés avant la fin de l'année 1941, portant ainsi le total pris en compte (hors prototypes) à 226 machines.

Deux A-2 sont modifiés pour des projets spéciaux qui demeureront sans lendemain : un A-2/U1 équipé du pilote automatique Patin PKS 11 et un A-2/Sk (RI + KW) muni de skis. Une petite série d'une version de reconnaissance (A-2/U3) est lancée début 1942 avec deux caméras Rb 12.5/7x9 dans le fuselage et une EK 16 Robot dans le bord d'attaque de l'aile gauche.

FW 190 A-3

La production de cette version chevauche celle de la précédente, car les chaînes sont mises en route en novembre 1941. Elle se distingue par son moteur BMW 801 D-2, légèrement plus puissant, mais aussi par ses ailerons modifiés afin de combattre les vibrations constatées précédemment. Les canons d'aile MG FF,





jugés inefficaces, seront déposés sur de nombreux exemplaires afin d'améliorer les performances en vitesse pure et en taux de montée. La production des A-2 et A-3, qui s'étend d'août 1941 à juin 1943, s'élève à 909 machines – soit 309 sorties par Focke-Wulf (Brême et Marienburg), 340 par Arado (Oschersleben), 240 par AGO (Warnemünde) et 20 par Fieseler (Cassel), qui est entré dans le pool des sous-traitants.

Variantes :

- **A-3/U1 :** le WNr. 0270 teste le bâti-moteur allongé qui sera monté dans la version A-5.
- **A-3/U2 :** le WNr. 0386 teste l'installation de six tubes lance-roquettes RZ 65 sous les ailes.
- **A-3/U3 :** le WNr. 0300 teste le montage de deux caméras Rb 12.5/7x9 derrière le siège du pilote.

▲ Un Fw 190 A-3/U3 équipé de l'adaptateur ER-4 se fixant sur le râtelier standard ETC 501 et permettant l'emport de quatre bombes SC 50 de 50 kg. (Collection de l'auteur)

▲▲ Autre cliché de l'usine AGO d'Oschersleben, qui offre une jolie vue sur le moteur BMW 801 C-2 et ses tubulures d'échappement. Ces appareils n'ont pas été armés de MG FF. (E-N Archives)

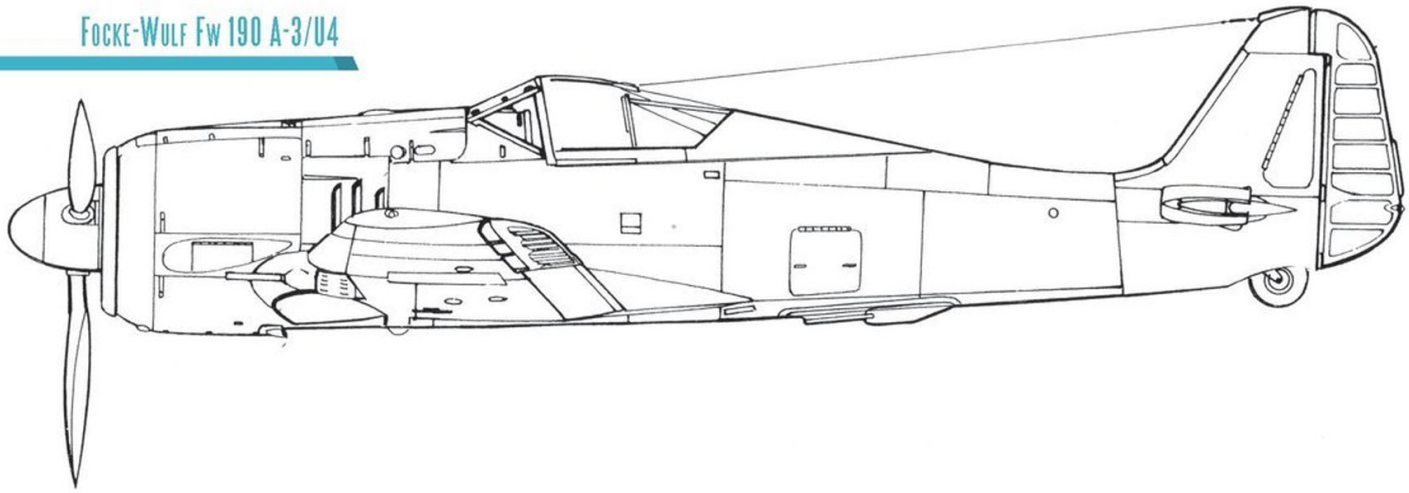
- **A-3/U3** : version d'appui tactique à blindage renforcé.
- **A-3/U4 :** version de reconnaissance équipée de caméras de diverses focales dans le fuselage et de la Robot (EK 16) dans l'aile, ainsi que d'une radio FuG 17. Douze exemplaires construits, pour la plupart livrés à la 9.(H)/LG 2 en mars 1942.
- **A-3/U5et U6 :** projets de versions de chasse à haute altitude restés sans suite.
- **A-3/U7 :** version de chasse à haute altitude. Deux prises d'air montées de chaque côté du capot équipé de volets variables. Trois prototypes construits (DJ + AB, DJ + AD et DJ + AE) en août 1942 et livrés au *Geschwaderstab* de la JG 2 le mois suivant.
- **A-3 tp :** variante à filtre tropical.

▶ **Aa-3 [1] « Hamburg » :** variante spécifique destinée à la Turquie, vendue (à prix d'ami) sans radio et avec les MG 151/50 d'aile remplacés par des MG 17. Tout au long du conflit, Alliés et Allemands chercheront à s'attirer les bonnes grâces du gouvernement d'Ankara en lui proposant des avions de combat à des tarifs défiant toute concurrence, quand ils ne lui en feront pas tout simplement cadeau ! Et tout cela en pure perte... la Turquie, qui avait proclamé sa neutralité, ne déclarera la guerre à l'Allemagne qu'en... février 1945 ! En attendant, elle reçoit 70 Aa-3, entre août 1942 et juin 1943, qu'elle juge peu à son goût, mais qu'elle finit par affecter aux 3e et 5e escadrilles du 5e Régiment aérien de Bursa, au sein duquel ils serviront jusqu'en 1948.

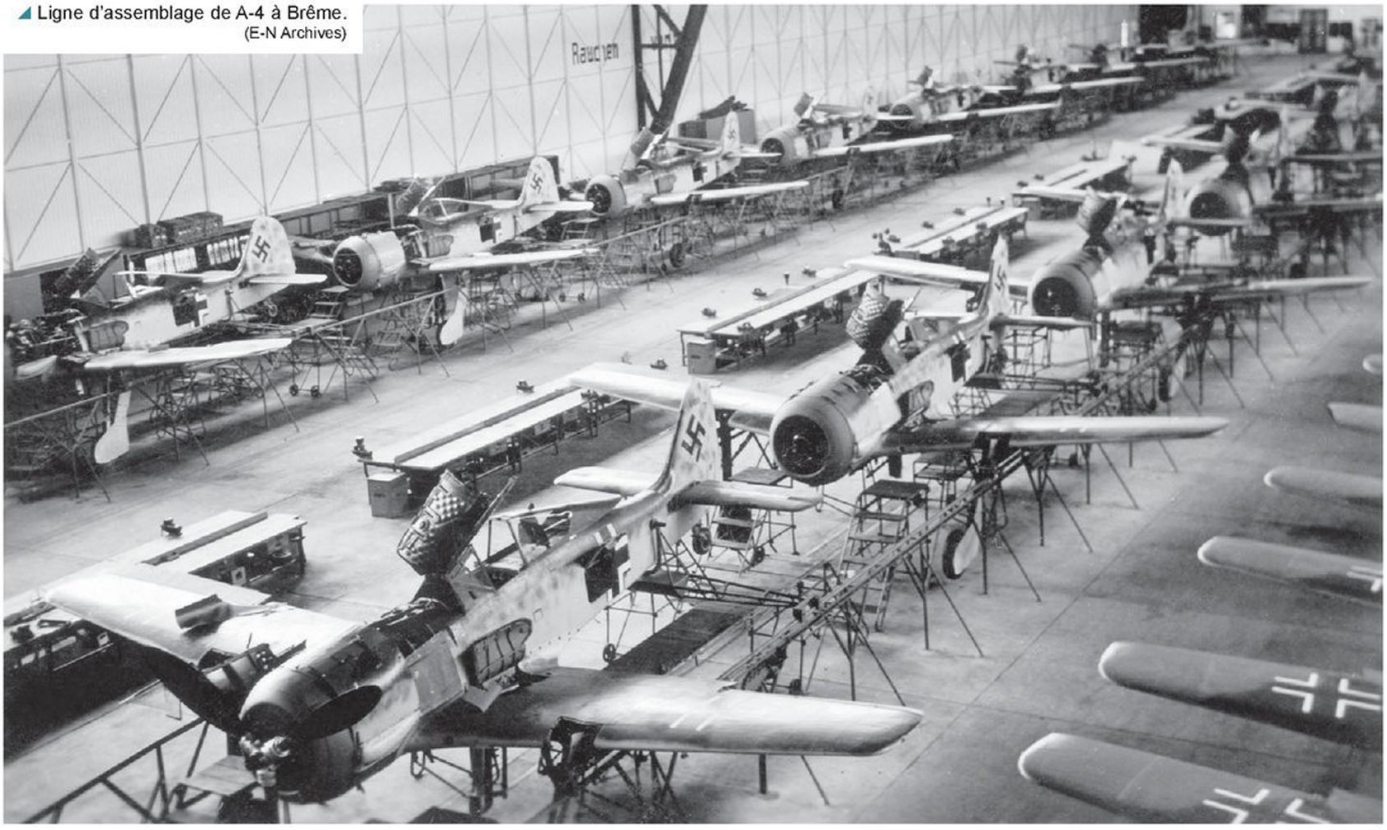
▲ Un Fw 190 Aa-3 des forces aériennes turques.
(IWM)

▲▲ L'unique exemplaire du A-3/U3 (WNr. 511), variante d'appui tactique à blindage renforcé munie de filtres tropicaux, dont différents modèles seront testés, mais celui-ci sera le plus commun.
(MAP)

Focke-Wulf Fw 190 A-3/U4



Ligne d'assemblage de A-4 à Brême. (E-N Archives)



FW 190 A-4

En juin 1942, la version A-4 est mise en production. Elle dispose du même moteur que la précédente, mais avec la possibilité d'incorporer le système d'injection de protoxyde d'azote [2] GM-1 (*Göring Mischung*), permettant de développer jusqu'à 240 ch supplémentaires à haute altitude pendant une courte période. Elle est équipée d'une radio FuG 16 Z, qui a nécessité l'implantation d'un petit mât sur le dessus de la dérive, qui la distingue visuellement des précédentes versions ; elle peut aussi recevoir un IFF FuG 25 repérable à l'antenne sous le fuselage. Comme sur de nombreux A-3, les MG FF d'aile sont fréquemment démontés pour alléger l'appareil.

La production, qui s'étend de juin 1942 à septembre 1943, s'élève à 915 machines [3], se répartissant comme suit : 232 par Focke-Wulf, 283 par Arado, 240 par AGO et 160 par Fieseler. Fin 1942, un total de 1 850 Fw 190 a été livré à la Luftwaffe.

Outre les variantes « U » (pour *Umrüst-Bausatz*, ou *Umbau*), dont les modifications ne peuvent être effectuées qu'en usine, le A-4 bénéficie des nouveaux « kits » de transformation « R » (*Rüstsatz*) qui peuvent être montés par les ateliers ; la liste de ces derniers est donnée en encadré.

Variantes :

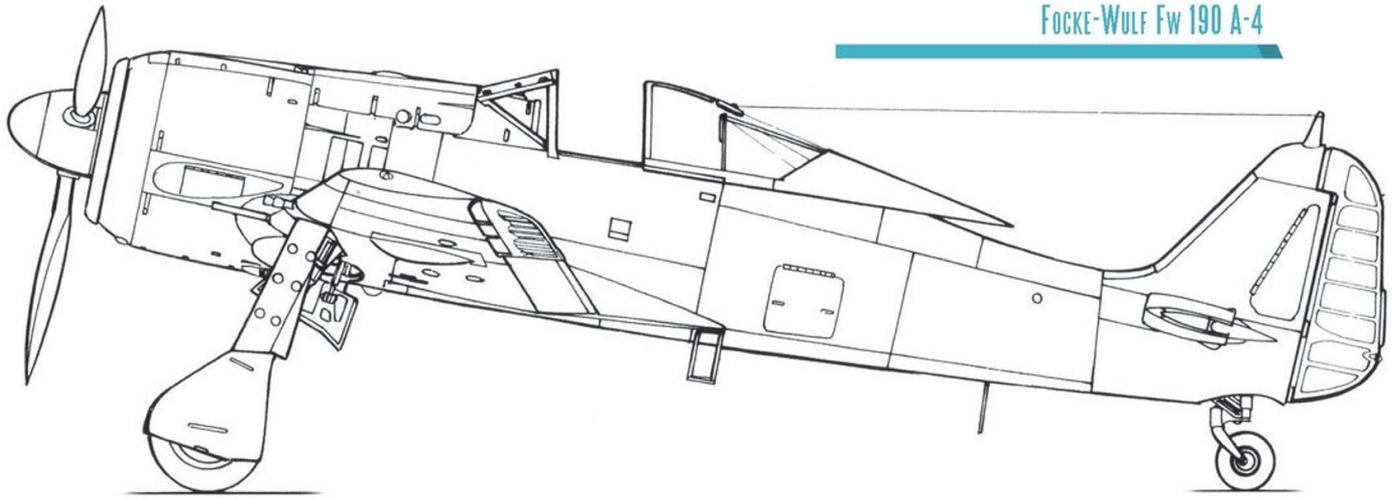
- **A-4/U1 :** rééquipé en BMW 801 C-2.
- **A-4/U3 :** version d'appui tactique semblable au A-3/U3. Le prototype (BX + CS) sert de base à la série spécialisée Fw 190 F-1. Dix-huit exemplaires construits sous la dénomination rétroactive de F-1.
- **A-4/U4 :** version de reconnaissance semblable au A-3/U4.
- **A-4/U7 :** nouvelle dénomination des A-3/U7 fournis au *Geschwaderstab* de la JG 2.

[1] Le « a » signifie *auslandisch*, étranger.

[2] Aussi connu sous le sobriquet de *Haha-Gerät*, sumom du gaz hilarant (de la Baltique !).

[3] Hors A-4/U3 et A-4/U8. À partir de cette version, les chiffres de production diffèrent d'une source à l'autre – voir nos remarques à propos du A-5.

[4] Cet équipement destiné à couper les câbles des ballons de barrage sera rapidement abandonné sur les machines de série, car sans intérêt pour un intercepteur.



▶ **A-4/U8** :première version *Jabo* (*Jagdbomber* ou chasseur-bombardier) pouvant être armée d'une bombe SC 500 de 500 kg, d'une bombe SC 250 de 250 kg ou de quatre SC 50 de 50 kg sous le fuselage et de deux SC 250 ou quatre SC 50 sous les ailes. La variante *Jabo-rei* (abréviation de *Jagdbomber mit großer Reichweite*, chasseur-bombardier à long rayon d'action) reçoit deux réservoirs de 300 litres sous la voilure en remplacement des bombes. Les deux A-4/U8 (TI + FQ et TI + FR) servent de prototypes à la version Fw 190 G-1. Cinquante exemplaires produits sous la dénomination rétroactive de G-1.

Les *Rüstsätze* du Fw 190 A

R1	radio FUG 16 ZE/16 ZY (pour système Y-*Verfahren*)	A-4 et A-5
R1	conteneur WB de 2xMG 151/20 sous chaque aile	A-6, A-7 et A-8
R2	conteneur de 1xMK 108 sous chaque aile	A-6 et A-8
R2	MK 108 remplaçant le canon de 20 mm extérieur	A-7, A-8 et A-9
R3	ajout de deux MK 103 dans les ailes	A-6 et A-8
R4	GM-1	A-6 et A-8
R5	réservoir de 115 litres dans le fuselage	A-8
R6	deux lance-grenades WGr. 21	A-4 à A-8
R7	blindage supplémentaire de l'habitacle	A-6, A-7 et A-8
R8	blindage supplémentaire et deux MK 108 d'aile	A-8 et A-9
R11	radio FuG 125, radiogonio PKS 12, dégivreur de verrière	A-8 et A-9
R12	idem R11 + MK 108 d'aile	A-8

▶ FW 190 A-5

Cette version se caractérise par un allongement du fuselage dû à l'insertion d'une section de 150 mm entre l'arrière du capot et le fuselage dans le but d'améliorer le refroidissement du moteur. Elle servira de base aux versions ultérieures. Son équipement intègre une cinémitrailleuse Eka 16, un collimateur Revi C/12d et un coupe-câble Kuto Nase dans le bord d'attaque [4]. Il incorpore également la toute dernière innovation de la technologie allemande, un horizon artificiel électrique, ainsi qu'un masque à oxygène modernisé.

Variantes :

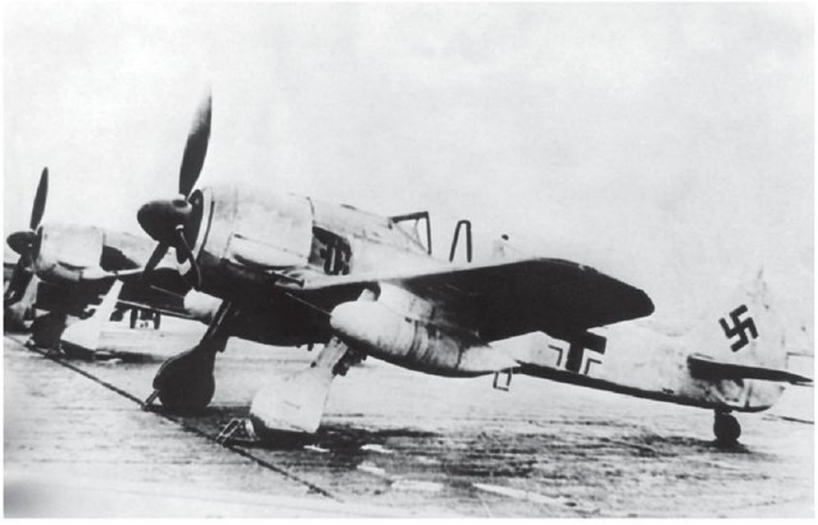
▶ **A-5/U1** :moteur 801 C-2 ; apparemment un seul exemplaire produit (WNr. 1192).

▶ **A-5/U2** :*Jabo-rei* nocturne. Armement réduit aux deux MG 151/20 d'aile. Emport d'une bombe de 500 kg sous le ventre et de deux réservoirs de 300 litres sous les ailes ; deux projecteurs montés dans le bord d'attaque de l'aile gauche. Plusieurs modèles de pare-flammes sont testés sur les quatre machines construites. Cette variante donnera naissance au Fw 190 G-3/N.

▶ **A-5/U3** :avion d'appui tactique identique au A-3/U3. Variante rebaptisée Fw 190 F-2. Un prototype est équipé de filtres tropicaux sous la dénomination de A-5/U3 tp.

▶ **A-5/U4** :variante de reconnaissance identique au A-3/U4, rebaptisée Fw 190 E-1. Ne connaîtra pas de suite. Un prototype A-5/U4 tp.

▶ **A-5/U8** :*Jabo-rei* basé sur le A-4/U8. Donnera naissance au Fw 190 G-2.



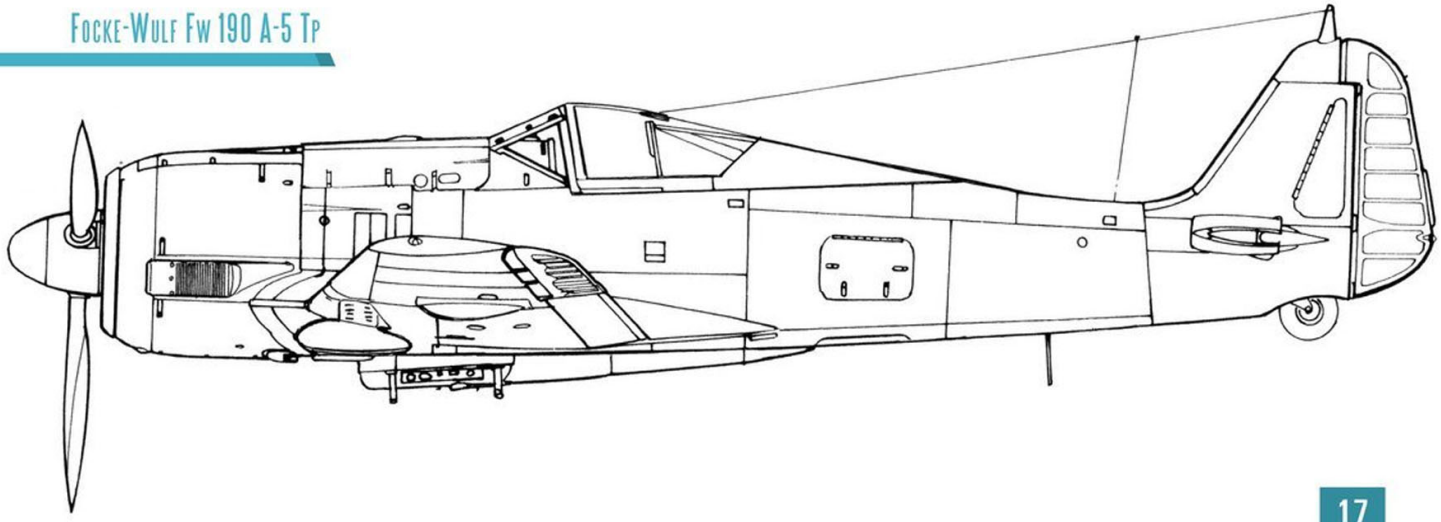
▲ Alignement de A-4/U8. Cette variante sera rebaptisée Fw 190 G-1 rétroactivement. L'avion au premier plan n'a pas reçu ses canons MG FF. (Collection de l'auteur)

▶ La variante A-4/R6 était équipée de deux lance-grenades WGr. 21, une arme qui commence à entrer en service à la fin de l'été 1943. (MAP)

▲ Un A-5/U8, armé d'une bombe de 500 kg sur le râtelier ventral et équipé de deux bidons de 300 litres sous les ailes. Cette variante donnera naissance à la version Fw 190 G-2. (Collection de l'auteur)

- **A-5/U9** : variante à envergure élargie à 10,51 m. Les deux MG 17 de capot sont remplacées par des MG 131 de 13 mm (475 cpa). Deux prototypes construits (BH + CB et BH + CF).
- **A-5/U10** : remplacement des MG FF d'aile par des MG 151/20 (145 opa). Deux prototypes (BP + LY et BP + LZ) et cinq exemplaires assemblés par Fieseler.
- **A-5/U11** : armé de deux MK 103 de 30 mm sous les ailes (30 opa). Un prototype (RG + ZA) et six machines modifiés par Dornier. Cet *Umbau* devient le *Rüstsatz* R3 destiné aux A-6 et A-8.
- **A-5/U12** : armé du WB (*Waffenbehalter* ou conteneur d'armes) de deux MG 151/20 (145 opa) sous chaque aile. Un prototype (BH + CD) et un petit nombre de machines de série sont produits ; ces dernières serviront au III./JG 2 à partir de juillet 1943, puis au sein d'autres unités, en particulier le I./JG 11. Cette variante donnera naissance au Fw 190 A-6/R1.
- **A-5/U13** : *Jabo-rei* identique au A-5/U8 sauf aménagement des charges offensives sous les ailes. Trois prototypes (BH + CG, GE + LA et BP + LS) testés. Donnera naissance au Fw 190 G-3.
- **A-5/U14** : lance-torpille armé d'une LTF 5b sous le fuselage. Se distingue par des équipements spécifiques et divers aménagements, comme une roulette de queue surélevée pour assurer la garde au sol de la torpille. Armement réduit aux deux MG 151/20 d'aile. Trois prototypes testés (SS + GF, TD + SI et TD + SJ) – sans suite.
- **A-5/U15** : variante améliorée du U14 destinée à lancer une torpille LT 950 guidée par le pilote au moyen du système Askania ALSK 121. Deux prototypes testés (VL + EQ et DZ + LW) – sans suite.
- **A-5/U16** : un MK 108 (35 opa) sous chaque aile. Un prototype testé (RM + BR). Devient le *Rüstsatz* R2 pour les versions suivantes.
- **A-5/U17** : variante d'appui tactique armée de deux MG 17 de capot et deux MG 151/20 d'aile, et équipée du râtelier ETC 501 sous le fuselage et de deux ETC 50 sous les ailes. Devient le Fw 190 F-3/R1.

Focke-Wulf Fw 190 A-5 Tp



▶ **A-5/U18** : un prototype équipé du système MW 50 offrant une surpuissance de 300 ch pendant une durée maximale de dix minutes.

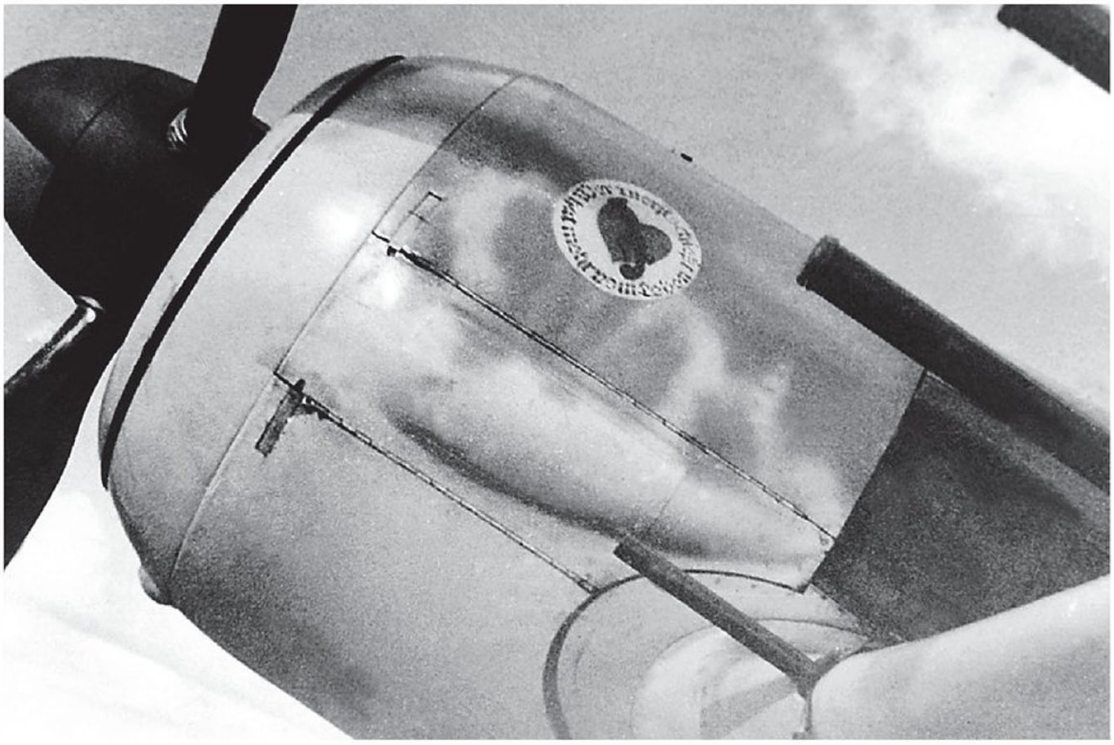
La production du Fw 190 A-5, qui commence en novembre 1942 et s'achève en août 1943, est difficilement quantifiable avec exactitude en raison d'un mélange entre les versions de chasse et celles d'appui tactique (auxquelles les dénominations de F-2 et G-2 seront attribuées rétroactivement) construites simultanément et souvent sur les mêmes chaînes. Pour compliquer les choses, Focke-Wulf a dû entre-temps se plier à la standardisation des *Werknummern*, qui passent à six chiffres et dont l'attribution est désormais imposée par le RLM à tous les constructeurs aéronautiques.

De tout cela, il ressort que – environ – 1 752 Fw 190 A-5 ont été construits selon la répartition (approximative) suivante : 861 par Focke-Wulf (Brême, Wenzendorf et Marienburg), 428 par AGO, 180 par Arado, 200 par Fieseler et 83 par on ne sait trop qui.

L'Armée impériale japonaise recevra deux A-5 (WNr. 1087 et 1090) dans le cadre de la coopération technique germano-nippone, en 1943. Elle jugera ce type inadapté à ses besoins ; néanmoins, les Alliés lui affecteront le nom de code de « Fred ».

▶ EN ACTION

Après les tests menés par l'*Erprobungskommando* 190, les premiers A-1 sont livrés à la 6./JG 26 au Bourget en juillet 1941. Une fois sa dotation de 22 machines atteinte, à la fin du mois, la *Staffel* fait mouvement sur Moorsele, un terrain satellite de Wevelgem, près de Courtrai (Belgique). Le Focke-Wulf Fw 190 est désormais prêt à entrer en action. ■



▶ Un Fw 190 A-5/U12 de la 2./JG 11. Le I./JG 11 recevra la majorité des A-6/R1 armés de la même manière. On note l'insigne avec la devise : *Wer zuerst schießt hat mehr vom Leben* (celui qui tire le premier profite plus longtemps de la vie). (E-N Archives)

◢ L'un des trois prototypes du A-5/U14 (WNr. 0871, TD+SI), armé d'une torpille LFT 5b. On note la jambe rallongée de la roulette de queue pour assurer la garde au sol de cette encombrante charge. (Collection de l'auteur)

		Principales caractéristiques des versions V1 à A-5						
		V1	A-0	A-1	A-2	A-3	A-4	A-5
Moteur	BMW type	139	801 C-0	801 C-1	801 C-2	801 D-2	801 D-2	801 D-2
	Puissance (ch)	1 500	1 560	1 560	1 600	1 700	1 700	1 700
Dimensions	Envergure (m)	9,56	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50
	Longueur (m)	8,80	8,80	8,80	8,80	8,80	8,80	8,95
	Hauteur* (m)	3,95	3,95	3,95	3,95	3,95	3,95	3,95
Poids	À vide (kg)	2 300	2 500	2 522	2 700	2 845	2 945	2 960
	En ordre de vol (kg)	2 820	3 489	3 775	3 790	3 855	3 985	4 106
Armement	Capot	sans	2xMG 17	2xMG 17	2xMG 17	2xMG 17	2xMG 17	2xMG 17
	Aile	sans	2xMG 17	2xMG 17	2xMG 151	2xMG 151	2xMG 151	2xMG 151
			2xMG FF	2xMG FF	2xMG FF**	2xMG FF**	2xMG FF**	2 MG FF

* À l'horizontale, hélice tournante.
** Ces armes ne sont pas toujours montées.

▶ Le Fw 190 A-5/U15 (VL+FG) sert à tester la bombe planante téléguidée BV 246 Hagelkorn. Problématique, cette arme sera abandonnée en faveur du V-1. (E-N Archives)

▼ Le A-5 WNr. 410258 teste différents armements et blindages ; il servira de base à la version Fw 190 G-1. Il finira sous les bombes alliées sur le terrain de Hanovre-Langenhagen le 5 août 1944. (Collection de l'auteur)

	Prises en compte du Fw 190 Toutes versions confondues																					
	1941								1942													Total général
	Jun	Jul	Aoû	Sep	Oct	Nov	Déc	TOTAL	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jun	Jul	Aoû	Sep	Oct	Nov	Déc	TOTAL	
Focke-Wulf	4	18	30	23	25	22	15	137	53	52	74	77	43	37	82	42	51	56	33	52	652	789
AGO Oschersleben					2	17	16	35	20	28	37	31	46	41	47	46	43	45	47	50	481	516
Arado Warnemünde			2	5	10	15	20	52	15	55	50	50	25	75	50	55	50	55	50	50	580	632
Fieseler Cassel													1	6	15	23	27	26	25	42	165	165
Totaux mensuels	4	18	32	28	37	54	51	224	88	135	161	158	115	159	194	166	171	182	155	194	1 878	2 102

Août 1941 – décembre 1942

À L'OUEST DU NOUVEAU

« [Le Fw 190] représentait à mes yeux la quintessence de l'esthétique appliquée à l'aéronautique sous quelque angle que je le contemplais. Il ne me paraissait pas plus beau que le Spitfire, mais d'une beauté différente – un peu comme la comparaison entre une brune et une blonde ! »

Captain Eric M. Brown

PANIQUE SUR LE CHANNEL

Le 7 août 1941, les 22 Fw 190 A-1 de la 6./JG 26, commandée par l'*Oberleutnant* Walther Schneider, quittent Le Bourget pour Moorsele, près de Courtrai (Belgique). Ils sont désormais prêts à entrer en action. Le *Leutnant* Karl Borris narre le premier combat, qui se déroule le 14 août :

« Lors de notre première sortie avec le Fw 190 au-dessus de Dunkerque, nous nous sommes heurtés à une formation de Spitfire qui se trouvait à 4 000 m à la verticale de Gravelines. Étant en bonne position, notre *Schwarm* est passé à l'attaque et en a abattu trois. […] À la lecture des rapports secrets, des informations recueillies par les services de renseignements et des interrogatoires de prisonniers, dont nous avons eu connaissance plus tard, nous avons appris que les débuts du Fw 190 avaient fait forte impression en Angleterre. »

Schneider revendique sa 17e victoire et le *Leutnant* Heinz Schenck sa première (et dernière).

▲ Une partie de la 9./JG 2 sur le terrain de Vannes-Meucon fin 1942. On note que certains A-4 ont porté les marques tactiques du front de l'Est. Les premiers appareils de cette version sont livrés au III./JG 2 en octobre 1942. (ECPA-D)

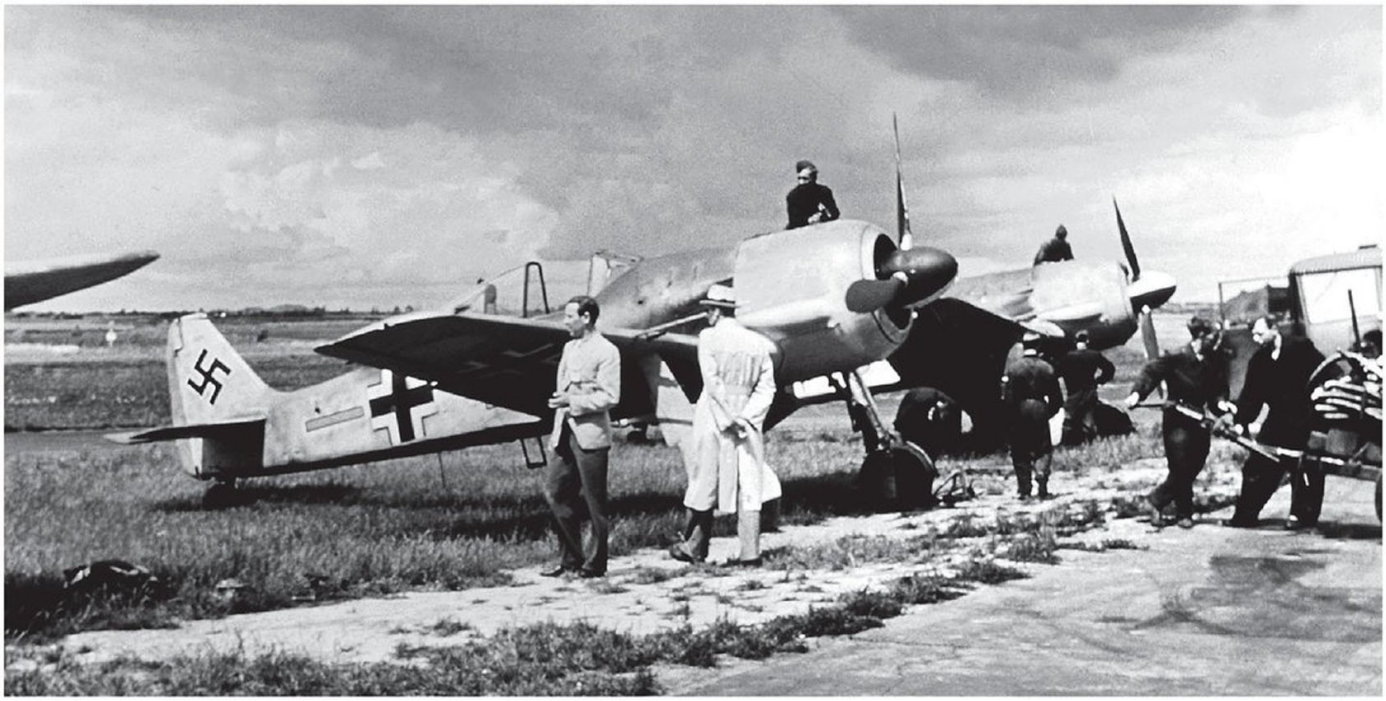
[1] Né en 1913, il rejoint la Légion Condor en octobre 1937. Il commande plusieurs *Staffeln* et devient *Kommandeur* du II./JG 26 en octobre 1940. Crédité de 79 missions de guerre et de 25 victoires (dont une en Espagne), il est décoré de la *Ritterkreuz* à titre posthume.

Tandis que le II./JG 26 du *Hauptmann* Walter Adolph se rééquipe progressivement en Fw 190 A-1, le groupe déplore sa première perte humaine sur ce nouveau type quand Heinz Schenck est descendu par sa propre *Flak* au-dessus de Dunkerque à bord du WNr. 008 le 29 août.

Dire que le combat du 14 août a fait forte impression en Angleterre est certainement prématuré. Le suivant, qui se déroule le 17 septembre, passera tout aussi inaperçu des Britanniques.

Ce jour-là, 8 Fw 190, menés par le *Gruppenkommandeur*, participent à une grande bagarre en deux raids distincts à trois heures d'intervalle (*Circus* n° 95 et 96) ; ils impliquent un total de 24 Blenheim, 6 Hampden et… 43 *Squadrons* de Spitfire. Lors du premier contre une centrale électrique à Mazingarbe, seul l'*Oberleutnant* Kurt Ebersberger, *Staka* 4./JG 26, obtient une victoire (sa 12e). Au cours du second, visant une raffinerie à Marquise, les Fw 190 n'ont guère plus de chance, avec un Spitfire attribué collectivement à la 6. *Staffel*.

En revanche, la disparition du *Hauptmann* Walter Adolph [1], le 18 septembre, abattu par un Spitfire,



▲ Les premiers A-1 confiés à la 6./JG 26 au Bourget. Les appareils ont reçu leurs marques tactiques (marron, couleur de la *Staffel*) et portent un capot apparemment entièrement blanc, ainsi qu'une casserole bicolore. (E-N Archives)

pose beaucoup de questions de l'autre côté du *Kanal*, comme le résume cet article paru le 3 octobre dans la revue *The Aeroplane* :

« Parmi les victimes de la RAF la semaine passée figure un autre chasseur ennemi équipé d'un moteur en étoile. Un premier, qui a été abattu la semaine d'avant, a été identifié, de manière probablement hasardeuse, comme étant un Curtiss Hawk. En publiant son bulletin, le ministère de l'Air s'est abstenu d'identifier celui-ci. Tout comme il s'est abstenu de préciser si cette machine appartenait à une unité opérationnelle ou s'il s'agissait d'un prototype. Un terme sera bientôt mis à toute spéculation, mais, pour l'heure, on hésite entre un Curtiss Hawk de l'ancienne armée de l'Air française et un chasseur Focke-Wulf sorti tout droit d'une usine en Allemagne. »

Le « chasseur ennemi équipé d'un moteur en étoile » abattu la « semaine d'avant » est celui de Walter Adolph. D'ailleurs, le *Pilot Officer* Cyril F. Babbage du N° 41 *Squadron* a revendiqué un « appareil non identifié ressemblant à un "Curtiss 75a" » à 2 km au nord d'Ostende – sa 8e et dernière victoire.

Focke-Wulf Fw 190 A-1 (WNr. 027)

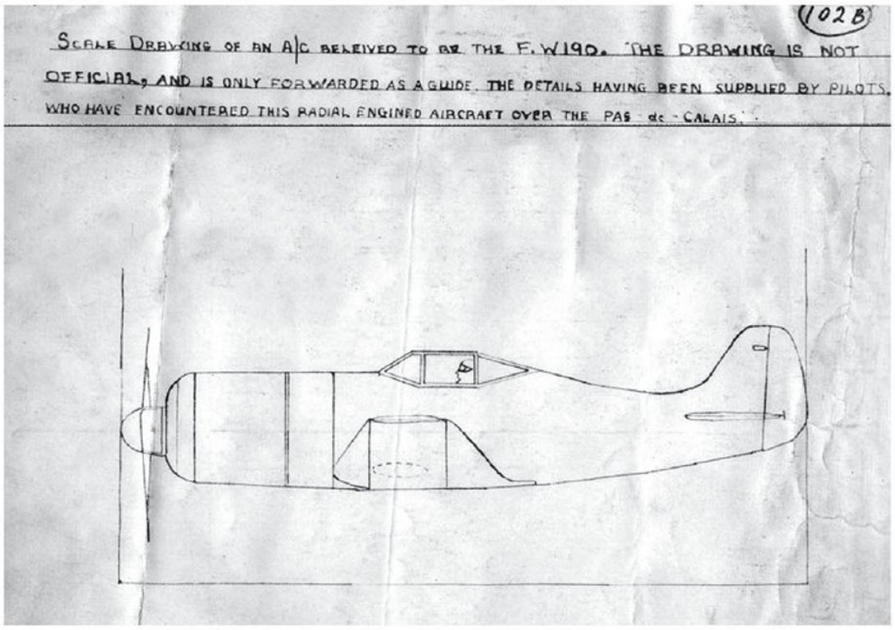
Oberleutnant Walter Schneider
Kapitän 6./JG 26
Moorsele (Belgique), octobre 1941

Focke-Wulf Fw 190 A-2 (WNr. 20202)

Oberfeldwebel Bruno Hegenauer
Stabsstaffel JG 26
Saint-Omer–Wizernes, été 1942

Hegenauer était le *Kaczmarek* du Major Gerhard Schöpfel (†07.05.43).

Le doute est levé le 13 octobre quand le *Flying Officer* Jan Zumbach du N° 303 (*Polish*) *Squadron* capture, avec sa cinémitrailleuse, les premières images d'un Fw 190 qu'il vient d'endommager au-dessus de Hardelot. Dire qu'une certaine panique s'empare de l'état-major de la RAF est certainement un euphémisme, car tous les comptes rendus de combat constatent la nette supériorité du nouveau chasseur allemand sur le Spitfire Mk. V dans tous les domaines. C'est aussi ce que notent les Allemands, qui revendiquent 18 Spitfire pour la perte de 2 des leurs au cours du mois de septembre 1941. La nouvelle version LF V du chasseur Supermarine peinant à faire jeu égal avec le Focke-Wulf, l'*Air Ministry* déclenche un « crash-program », qui se matérialise avec le Mk. IX, dont les premiers exemplaires ne seront livrés au N° 64 *Squadron* qu'en juin 1942 [2].
Entre-temps, le Fw 190 va régner en maître au-dessus de l'Europe continentale.



▲ Portrait-robot du nouveau chasseur à moteur en étoile mis en œuvre par la Luftwaffe, réalisé à partir des comptes rendus des pilotes de la RAF. Sans être d'une grande fidélité (notamment en ce qui concerne l'emplanture et la forme de la voilure), il donne néanmoins un aperçu assez proche de la réalité. (ww2images.com)

PROBLÉMATIQUE ET CONTROVERSÉ

À la mi-octobre 1941, le II./JG 26, dont le commandement a été repris par le *Hauptmann* Joachim Müncheberg, compte 55 A-1 et fait mouvement sur Wevelgem (Moorsele fait aujourd'hui partie de cette commune). Le III./JG 26 (*Major* Gerhard Schöpfel), alors en pleine transformation sur Fw 190 [3], prend ses quartiers d'hiver à Coquelles, près de Calais. Les problèmes qui accablent le nouveau chasseur sont loin d'être résolus, ainsi que l'explique le *Hauptmann Dr.-Ing.* Rolf Schrödter, TO (*Technischer Offizier*, officier mécanicien) du *Gruppe* [4] :
« Quand le Bf 109 a été remplacé par le Fw 190, nous avons à nouveau connu une période très difficile, cette fois à cause du moteur BMW, dont la durée de vie excédait rarement quelques heures ; il s'auto-détruisait en mangeant ses bielles d'accouplement. Les moteurs, qui pouvaient encore être sauvés, étaient envoyés à l'atelier d'Albert, où ils étaient démontés et examinés en détail. Je n'ai pas compté le nombre de fois où j'ai dû me rendre sur place pour participer aux enquêtes. Nous avons fini par comprendre que le choix malencontreux de l'emplacement d'une tubulure d'échappement entraînait la surchauffe d'un unique cylindre. Nous avons été en mesure d'apporter les modifications nécessaires dans nos ateliers. Le *Kapitän* de la 8. *Staffel*, l'Oblt. Borris, a reçu une montre en or de la part de BMW quand son moteur a été le premier à franchir la barre des cent heures. Notre approvisionnement en rechanges était quasi inexistant, et ma tâche consistait à les trouver, où qu'elles fussent. Par exemple, nous avons connu des problèmes avec les pompes à huile pour le système hydraulique du train d'atterrissage qui se corrodaient dans un goulet trop resserré. J'ai dû prendre un Bf 109 pour sillonner toute l'Allemagne, jusqu'en Prusse-Orientale et même en Haute-Silésie. Ce fut à ce prix que nous avons pu surmonter toutes ces difficultés. »
La modification préconisée par Schrödter, facile à réaliser à l'échelon local, va en quelque sorte sauver la carrière opérationnelle du Fw 190.
Toutefois, il reste encore certaines réticences à vaincre. Si les pilotes « moyens » sont emballés par leur nouvelle

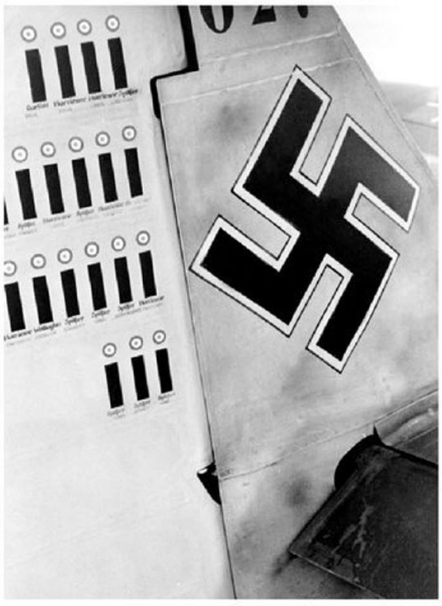
▼ L'*Oberleutant* Walter Schneider, *Kapitän* 6./JG 2, au roulage à bord de son A-1 WNr. 027 à Moorsele. L'appareil, le « 1 marron », porte les 19 victoires précédemment revendiquées par son pilote ; il en comptait 20 le jour de sa mort (22.12.41). (ECPA-D)

[2] Cf. *Aéro-Journal* HS 7 (*Spitfire sur l'Europe*), janvier 2011.

[3] Celle-ci se passe toujours au Bourget.

[4] D. Caldwell (*op. cit.*).

[5] De son vrai nom Gordon Mac Gollob



◀ & ▲ Le WNr. 027 de l'*Oberleutnant* Walther Schneider affichant son palmarès de 19 victoires. (ECPA-D)

monture, qui leur apporte une plus grande sécurité à l'atterrissage et s'avère moins rétive à manier, les « as » ne l'accueillent pas avec enthousiasme, à l'instar du *Hauptmann* Gordon Gollob [5], ancien *Kommandeur* du II./JG 3, récemment transféré à l'*Erprobungsstelle* de Rechlin :

« Les prévisions de répartition de la production entre le Fw 190 et le Bf 109 à 50/50 indiquent que bientôt de nouvelles unités seront transformées. En conséquence, il ne sera plus possible que celles-ci soient limitées au survol de nos propres lignes. Pour cette raison, il est impératif que ces appareils ne soient pas livrés tant 1) que les défauts techniques de leur moteur ne seront pas éradiqués, 2) qu'il y aura autant de moteurs stockés, 3) et qu'il n'y en aura pas un nombre disponible suffisant pour de fréquents dégroupages à intervalles réguliers – ce qui semble peu probable. Les essais comparatifs ont clairement démontré que le Bf 109 aura toujours l'avantage sur le Fw 190 en vitesse pure et en taux de montée. Cette dernière caractéristique est essentielle à nos yeux. Pour l'heure, sa vitesse ascensionnelle peut sembler suffisante dans les conditions qui prévalent au-dessus de la Manche. En montée à 10 000 m, les performances de l'avion à moteur BMW 801 C sont de 50 % inférieures à celles du Bf 109 F-4. Avec le BMW 801 D, l'écart restera aux environs de 25 à 30 %. En ayant à l'esprit tous ces éléments, la répartition de la production semble trop déséquilibrée en faveur du Fw 190, même en prenant en compte la grande vulnérabilité du Bf 109 en combat aérien. »

◤ Gerhard Schöpfel se voit confier la délicate tâche de remplacer le charismatique Adolf Galland à la tête de la JG 26. Sans être aussi flamboyant que son prédécesseur (il n'obtiendra que la *Ritterkreuz* et 45 victoires), il fera partie des leaders davantage soucieux d'organiser leur escadre en fonction de la situation tactique que de se constituer un palmarès personnel. (ECPA-D)

En décembre 1941, quelques événements surviennent à la JG 26. C'est d'abord le départ du *Kommodore*, l'*Oberstleutnant* Adolf Galland, nommé *General der Jagdflieger* après la mort de Werner Mölders ;

Focke-Wulf Fw 190 A-2 (WNr. 5304)

Hauptmann Johannes Seifert
Kommandeur I./JG 26
Saint-Omer–Arques, juin 1942

Focke-Wulf Fw 190 A-2 (WNr. 5228)

Oberfeldwebel Erwin Leibold
Stab I./JG 26
Saint-Omer–Arques, juillet 1942

Leibold était le *Kaczmarek* du *Hauptmann* Johannes Seifert († 26.07.42).

▲ Un Fw 190 A-2 du *Stab*/JG 26. Le WNr. 20202 porte les initiales de son pilote, l'*Oberfeldwebel* Bruno Henenauer, « Kaczmarek » (ailier) du *Kommodore*, le *Major* Gerhard Schöpfel. Cet appareil sera perdu le 30 avril 1942 avec un autre pilote aux commandes. (Bundesarchiv – Bild 101 I-604-1528-17 – Foto : Rothkopf)

▼ Le *Hauptmann* Johannes Seifert, *Kommandeur* I./JG 26 (de dos, facilement reconnaissable à sa coupe de cheveux bien dégagée derrière les oreilles), supervise le premier lâcher sur Fw 190 du *Hauptmann* Friedrich Fromme, qui commande l'*Ergänzungs-Gruppe*/JG 26 (06.41-01.42). (ECPA-D)

il est remplacé par le *Major* Gerhard Schöpfel, dont le commandement du III./JG 26 est repris par le *Major* Josef Priller. Le 22 décembre, l'*Oberleutnant* Walther Schneider, *Staka* 6./JG 26, et quatre de ses pilotes désorientés se tuent à cause du brouillard ; l'*Oberleutnant* Otto Behrens lui succède.

À cette époque, les premiers Fw 190 A-2 arrivent au I./JG 26 (basé à Saint-Omer–Arques) et au *Geschwaderstab* (basé à Audembert). Début 1942, la totalité de la JG 26 est rééquipée en Focke-Wulf.

Les 12 et 13 février 1942, cette escadre participe à l'une des opérations les plus audacieuses de l'époque : le transfert des croiseurs de bataille *Prinz Eugen*, *Gneisenau* et *Scharnhorst* de Brest jusqu'aux ports du nord de l'Allemagne. Menée de main de maître par le nouveau *General der Jagdflieger*, l'opération « Donnerkeil » s'achève par un succès, que les graves bévues des Britanniques transforment en triomphe. Les Fw 190 revendiquent neuf victoires – dont un Swordfish par le *Leutnant* Paul Galland (frère cadet d'Adolf) et deux par l'*Oberleutnant* Johannes Naumann –, pour la perte de trois des leurs [6].

TRANSFORMATION DE LA JG 2

Alors que le gros de la chasse allemande se bat sur le front Est depuis plus de six mois, il ne reste plus que trois *Jagdgeschwader* pour faire face à la RAF : les JG 1, 2 et 26. La JG 2 est la seconde escadre choisie pour être transformée sur Fw 190. La 6./JG 2, basée à Beaumont-le-Roger sous les ordres de l'*Oberleutnant* Erich Rudorffer, est la première *Staffel* à passer du Bf 109 F au Fw 190 A-2 au début du mois de février 1942 ; elle est rapidement suivie par les deux autres *Staffeln* et le reste de l'escadre. Tout ne se passe pas aussi bien que prévu, car pas moins de 11 appareils de la JG 2 sont détruits ou endommagés à la suite d'accidents en l'espace de trois mois. Bien que le *Major* Walter Oesau ait traîné des pieds pour se séparer de son Bf 109 F, la *Richthofen Geschwader* sera totalement rééquipée en août.

[6] Pour plus de détails sur cette opération, cf. *Aéro-Journal* n° 6 (octobre 2008).

[7] À titre informatif, la *Flak* de la *Kriegsmarine* sera créditée de 10 autres Swordfish – soit un total de 20 abattus sur… 6 engagés !

Le Fw 190 A-1 (« 13 marron », WNr. 013) attribué à l'*Obergefreiter* Gerhard Vogt de la 6./JG 26 à Abbeville-Drucat, après sa quatrième victoire obtenue le 1er mai 1942. Promu officier et *Staka* 5./JG 26, Vogt décrochera la *Ritterkreuz* (25.11.44) et sera abattu par des Mustang à bord d'un D-9 le 14 janvier 1945 ; il est crédité de 174 missions de guerre et de 48 victoires. (E-N Archives)

Dispersés sur le terrain de Beaumont-le-Roger, les premiers Fw 190 A-2 qui commencent à rééquiper le II./JG 2 (on note les Bf 109 F alignés au second plan) en février 1942. Au premier plan, le « 2 jaune » de la 6. *Staffel*, qui porte le WNr. 5216, sera abattu à Dieppe le 19 août 1942 (pilote tué). (*PK-Aufnahme*)

La JG 2 étrenne ses nouvelles montures lors de « Donnerkeil », opération au cours de laquelle le I. et le *Stab* II./JG 2 s'illustrent en revendiquant 15 victoires, dont 6 Swordfish (deux de mieux que le III./JG 26 [7]) ; le *Kommandeur* du II./JG 2, le *Hauptmann* Karl-Heinz Greisert, ajoute ses 22 et 23e succès à son palmarès. Un jeune pilote, dont la suite de la carrière sera fort contestée par ses anciens camarades, le *Leutnant* Heinrich Graf von Einsiedel, revendique ses deux premières victoires.

Le 17 avril 1942 marque une grande première : l'entrée en lice du tout nouveau bombardier du RAF *Bomber Command*, l'Avro Lancaster. Alors que la bataille de l'Atlantique bat son plein, le premier objectif qui lui est assigné est primordial : les usines MAN à Augsburg, qui produisent les moteurs diesel des *U-Boote*. Pour une plus grande précision, le raid doit être effectué par douze appareils volant *de jour* à basse altitude. Les six Lancaster du N° 97 *Squadron* commettent la grave erreur de survoler l'extrémité Nord du terrain de Beaumont-le-Roger.

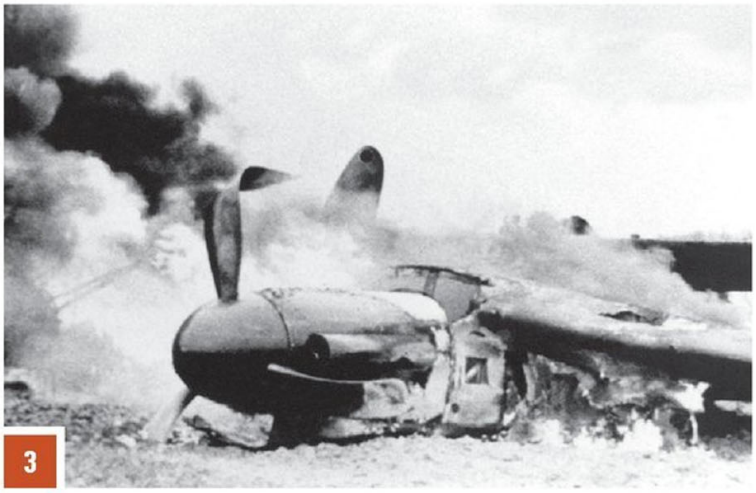
Le Fw 190 A-2 « 6 blanc » de l'*Oberfeldwebel* Josef Wurmheller peu après la transformation de sa *Staffel*, la 1./JG 2, sur ce type d'appareil en juin 1942. (Collection C. Goss)

1 Karl-Heinz « Heino » Greisert, *Kommandeur* II./JG 26, fête son 34e anniversaire sur le terrain de Beaumont-le-Roger le 2 février 1942. Le champagne n'attend plus que l'arrivée du *Kommodore*, Walter Oesau, pour être sablé. On note son Fw 190 A-1 en arrière-plan. Greisert sera tué à la tête du III./JG 3 quand son parachute ne s'ouvrira pas après avoir été descendu par un I-16 le 22 juillet 1942 ; il est crédité de 34 victoires (dont une en Espagne). (Collection J. V. Crow)

2 Le *Major* Walter Oesau, *Kommodore* de la JG 2, en grande discussion avec son chien à Beaumont-le-Roger. Remarquable tacticien, as au palmarès étoffé, meneur d'hommes hors pair et « grande gueule », il compte parmi les plus grands *Kommodores* de la *Jagdwaffe*. Il n'aimait pas le Fw 190 et manifestera une forte réticence à voir son *Geschwaderstab* abandonner le Bf 109 F, mais il devra finir par s'incliner. (*PK-Aufnahme*)

3 L'épave encore fumante du Lancaster L7548/T du *Warrant Officer* H. V. Crum, touché par le *Feldwebel* Alexander Bleymüller de la 6./JG 2. Posé en douceur dans un champ, le Lancaster est incendié par son équipage. (Photo O. Happel)

4 Champagne ! La 1 000e victoire de la JG 2 est fêtée comme il se doit, en présence de nombreuses personnalités de la Luftwaffe. On reconnaît, au centre en blanc, Walter Oesau. (Photo DR)



Non seulement ils sont rejoints par cinq Fw 190 de la 5./JG 2 de retour d'une sortie infructueuse sur Rouen, mais ils sont aussi pris en chasse par le *Kommodore*, le *Major* Walter Oesau, qui a décollé en catastrophe (sans parachute) avec son Bf 109 F, en dépit de son interdiction de vol prononcée après sa 100e victoire. Entre 25 et 30 Fw 190 se ruent sur les malheureux quadrimoteurs.

« Heino » Greisert, *Kommandeur* du II./JG 2, en tête, s'approche de l'avion piloté par le *Warrant Officer* J. F. Beckett (KM-V/L7565). Bientôt, le Lancaster se transforme en torche. Jack Currie, un ancien pilote de bombardier, décrit la mort de l'appareil [8] : « *V for Victor* laboura un noir sillon dans un champ, s'écrasa contre un bosquet d'arbres, et trente tonnes d'acier et d'aluminium, de bois et d'appareillage, de carburant et de caoutchouc, de munitions et d'explosifs, tout cela plus 7 hommes d'équipage se désintégrèrent en petits débris. »

Deux autres Lancaster tombent peu après, dont le KM-P/R5506 du *Flight Lieutenant* R. E. Stanford, victime de l'*Unteroffizier* Otto Pohl de la 5./JG 2. Currie : « Pour lui [Pohl], ce sera un moment de triomphe. Il y aura des festivités à Beaumont-le-Roger, avec des gâteaux et du vin, peut-être du champagne et une soirée mémorable, car c'est lui qui vient d'obtenir la 1 000e victoire de la "Richthofen", et il sera le héros de la fête. » Oesau obtient son 101e succès personnel – avec ses mitrailleuses, son canon n'étant pas armé. Il ne reste plus maintenant que deux Lancaster, qui vont néanmoins poursuivre et mener à bien leur mission ; l'un des deux est abattu par la *Flak* au-dessus de l'objectif, et le dernier, celui du *Squadron Leader* John D. Nettleton, rentrera en Angleterre – ce qui vaudra à son pilote de recevoir la *Victoria Cross* [9].

Le 3 juin 1942, lors d'une opération « Circus » menée par 6 Boston escortés par 69 Spitfire, le III./JG 2 coiffe l'escorte en piquant dessus, soleil dans le dos. C'est un véritable massacre, les Allemands ne revendiquant pas moins de 15 victoires en 15 minutes ! L'*Oberleutnant* Siegfried Schnell réalise un quadruplé (victoires n° 57 à 60) et l'*Oberleutnant* Egon Mayer un doublé (n° 43 et 44). Alors que les Spitfire tentent de se regrouper, ils sont attaqués par la 1./JG 2 (deux victoires pour l'*Oberfeldwebel*

Josef Wurmheller et une pour l'*Oberleutnant* Rudolf Pflanz), puis par la 6./JG 2 [10], qui complète le tableau de chasse de la « Richthofen » pour la journée en à peine une heure : 21 victoires sans la moindre perte !

NOËL EN JUIN, MORAL EN DÉCLIN

Le 23 juin 1942, l'*Oberleutnant* Armin Faber, *Gruppen-Adjutant* du III./JG 2, pose son Fw 190 A-3 (WNr. 313) sur le terrain de Pembrey (Pays de Galles) à la suite d'une erreur de navigation [11]. C'est le premier Fw 190 à tomber intact aux mains des Britanniques – un cadeau de Noël avec six mois d'avance ! Aussitôt revêtu des cocardes britanniques et du *serial* MP499, l'appareil est transféré au *Royal Aircraft Establishment* à Farnborough pour des essais intensifs menés par les pilotes de l'*Air Fighting Development Unit* de Duxford, commandés par le *Wing Commander* Hugh J. Wilson.

Les premiers tests confirment ce que tout le monde savait déjà : le Fw 190 est largement supérieur à tout ce qui vole en Europe de l'Ouest. Il est très rapidement confronté à un Spitfire Mk. V, qu'il surclasse dans absolument tous les domaines, ce dernier rendant de 30 à 55 km/h à son adversaire en fonction de l'altitude. Non seulement le Focke-Wulf est plus rapide en montée et en piqué, mais si les deux appareils effectuent une ressource au terme d'un piqué, le chasseur allemand laisse littéralement sur place le Spitfire dès l'entame de la chandelle. S'il est attaqué en virage, le Focke-Wulf peut changer de direction par un tonneau déclenché, que son poursuivant ne peut contrer, même s'il s'attend à cette manœuvre [12].

Comme il semble que, sauf s'il bénéficie de l'effet de surprise, le Spitfire Mk. V n'a virtuellement aucune chance d'engager le combat avec le moindre espoir de succès, les pilotes de l'AFDU ne peuvent que préconiser des manœuvres défensives. La plus efficace consiste à rompre le combat en léger piqué pleins gaz – rompre en piqué accentué est tout bonnement suicidaire ; le Focke-Wulf finira par rattraper le Spitfire, mais la poursuite durera plus longtemps, et le pilote britannique peut toujours espérer que le Fw 190 sera obligé d'abandonner en cours de route, soit parce qu'il se retrouvera seul et donc vulnérable, soit qu'il arrivera à la limite de son autonomie.

[8] *The Augsburg Raid* – J. Currie – Goodall Publ., Londres, 1987.

[9] Nettleton sera tué lors d'un raid sur Turin en juillet 1943.

[10] L'*Oberleutnant* Erich Rudorffer remporte ses 42e et 43e succès.

[11] Après la guerre, il a été accusé par ses anciens camarades d'avoir volontairement livré son avion aux Britanniques. Selon les archives disponibles, il est pratiquement certain qu'il s'agissait bien d'une erreur de navigation.

[12] On verra dans l'encadré concernant les impressions du *Captain* Eric M. Brown que celui-ci donne des informations contradictoires. Son jugement aurait-il été influencé par le fait qu'il n'a piloté un Fw 190 A qu'en février 1944, quand cet appareil était confronté à des chasseurs britanniques beaucoup plus performants que le Spitfire Mk. V ?

Bref, « Willie » Wilson peut transmettre beaucoup d'informations à ses camarades du front, mais aucune bonne nouvelle – sauf que le Mk. V vire plus court que le Fw 190, mais comme le fera amèrement remarquer un pilote britannique : « Virer ne fait pas gagner des combats. »

TRANSFORMATION DE LA JG 1

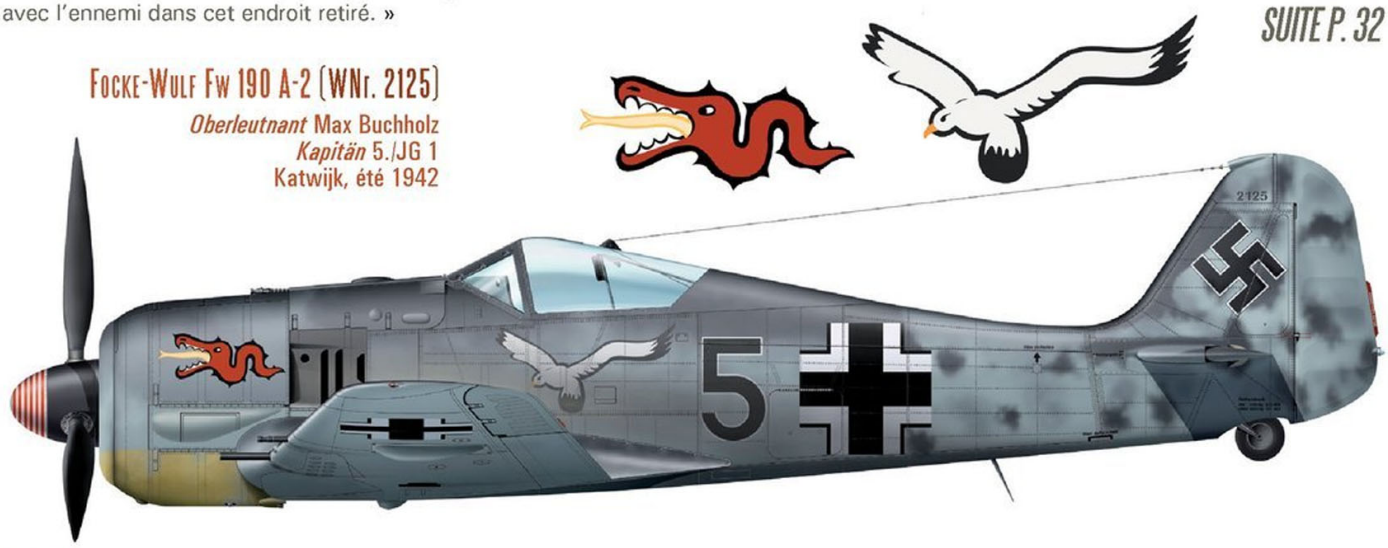
La JG 1, sous les ordres du *Major* Erich von Selle, est la troisième escadre transformée sur Fw 190 à partir du 12 mai 1942. Le II./JG 1, encore commandé pour peu de temps par le *Hauptmann* Hans von Hahn et éclaté entre Woensdrecht et Katwijk (Pays-Bas), reçoit ses 28 premiers A-2 dans le courant du mois ; il perçoit ensuite 13 A-3 en juin et une première dotation de A-4 en juillet.
Le III./JG 1 (*Hauptmann* Herbert Kijewski), à Kjevik et Lister, se voit allouer 26 A-2 et 15 A-3 début juin. Sa nouvelle monture reçoit le baptême du feu le 1er juin, quand l'*Unteroffizier* Hans Meissner (6. *Staffel*) descend un Spitfire au nord de Walcheren (sa première victoire). Dissous en mars 1942 à Trondheim, le IV./JG 1 est reconstitué sous les ordres du *Hauptmann* Fritz Losigkeit à Werneuchen quelques jours plus tard. En juin, les premiers A-2 et A-3 arrivent, alors que le *Gruppe* est à peine opérationnel. Le I./JG 1 conservera ses Bf 109 jusqu'à ce qu'il soit rebaptisé II./JG 11 en avril 1943 ; le IV./JG 1, dissous en tant que tel, formera alors un nouveau I./JG 1.

TRANSFORMATION DE LA JG 5

La JG 5 est une escadre relativement récente, puisque ses quatre *Gruppen* ont été formés entre janvier et juin 1942, le *Geschwaderstab*, sous la houlette de l'*Oberstleutnant* Gotthardt Handrick, ayant été créé en mai. Il s'agit du regroupement d'unités éparses opérant entre la Norvège et la Finlande sous le commandement de la *Luftflotte* 5.
Le I./JG 5 (*Hauptmann* Joachin von Wehren) perçoit ses 8 premiers A-2/A-3 courant juin, suivi par le IV./JG 5 (*Hauptmann* Hans Kriegel) en août – ce groupe conservera une dotation mixte (Fw 190 et Bf 109) jusqu'à la fin de la guerre. Ni le *Stab* ni le II./JG 5 ne percevront de Focke-Wulf ; quant au III./JG 5, il n'en sera équipé que fin 1944.
Le 25 septembre 1942, une partie de la 2./JG 5 se pose à Oslo, comme le rapporte l'*Unteroffizier* Erich Klein [13] :
« Nous avons atterri à Oslo avec quatre Focke-Wulf afin de protéger des attaques aériennes la ville et les nombreux participants au congrès du parti de Quisling. Sur l'aérodrome d'Oslo régnait une atmosphère paisible. Aucun d'entre nous ne pouvait envisager la moindre rencontre avec l'ennemi dans cet endroit retiré. »

Et pourtant… une heure après leur arrivée, l'alerte est donnée : quatre bimoteurs survolent le Skagerrak en direction de la côte suédoise. Leur destination ne peut être que la capitale norvégienne. Seuls deux Fw 190 peuvent décoller, celui de Klein et de son ailier. Une minute plus tard, ils identifient quatre Boston volant au ras des vagues à une dizaine de kilomètres d'Oslo. Erich Klein poursuit sa narration : « Nous les avons rattrapés à la verticale du centre-ville. Mon ailier a tiré sur la dernière machine, et j'ai vu le moteur droit s'enflammer. J'ai ouvert le feu sur le n° 3 ; des morceaux du fuselage ont volé en éclats, et les deux moteurs ont commencé à fumer noir. Je l'ai abandonné en flammes ; il tentera un amerrissage forcé et explosera. Je me suis ensuite positionné derrière un autre bimoteur. Alors a commencé une longue course-poursuite depuis la ville jusqu'aux montagnes voisines. Depuis mes premiers combats aériens, j'ai toujours cherché à voler plus bas que mon adversaire, de manière à arroser son ventre par-dessous.

SUITE P. 32



Le Fw 190 A-3 (WNr. 518) du *Staffelkapitän* de la 10./JG 1, l'*Oberleutnant* Friedrich Eberle, portant le palmarès du pilote (12 victoires), à Schipol ou Deelen, vers la fin de l'année 1942. Il sera traduit en cour martiale pour lâcheté après l'opération « Bodenplatte » ; il sera blanchi et terminera la guerre avec 33 victoires. (ECPA-D)

▶ & ◢ Deux vues du Fw 190 A-3 WNr. 432 (sans MG FF) de l'*Unteroffizier* Johannes Ratenow de la 10./JG 1 sur l'aérodrome de Bergen-op-Zoom. C'est à bord de cet appareil qu'il revendique la première victoire du IV./JG 1 le 4 juillet 1942. On note que l'insigne n'est peint que d'un côté. (ECPA-D)

[13] *Jagdgeschwader 5 « Eismeerjäger »* – W. Girbig – Motorbuch Verlag, Suttgart, 1975.

Le Fw 190 A-3 (WNr. 313) de l'*Oberleutnant* Armin Faber, tombé intact aux mains des Britanniques à Pembrey le 23 juin 1942. Une prise de la plus haute importance ! (IWM)

Le Fw 190 A-3 d'Armin Faber aux couleurs de la RAF et immatriculé MP499. Les tests menés au sein du RAE confirmeront ce que tous les pilotes du *Fighter Command* savaient déjà : il surclasse le Spitfire Mk. V dans tous les domaines de vol. (Collection W. Green)

Aux commandes du Fw 190 A

par le *Captain* Eric M. « Winkle » Brown

En 31 ans de carrière dans le Royal Naval Air Service, dont une bonne partie passée comme pilote d'essai en chef au *Royal Aircraft Establishment* de Farnborough, qu'il a rejoint en 1943, le *Captain* Eric M. Brown a accumulé un nombre d'heures de vol incroyable, ne pilotant pas moins de 487 types d'avions différents et réalisant 2 407 appontages – exploits uniques qui lui ont valu de figurer dans le *Guiness' Book of World Records*. Il est aussi l'un des pilotes de la Fleet Air Arm le plus décoré. Né en 1919, il n'a arrêté de voler qu'en 1989. Il a livré ses impressions de vol à bord du Fw 190 A dans sa célèbre rubrique « Viewed from the Cockpit » publiée dans le numéro de février 1976 d'*Air International*, dont nous reproduisons ici quelques extraits par courtoisie de l'éditeur.

UN EXAMEN À LA LOUPE

Le Fw 190 A-3 d'Armin Faber fut promptement transporté par la route de Pembrey au *Royal Aircraft Establishment* à Farnborough. Le moteur et la cellule, préalablement démontés, furent minutieusement analysés avant d'être assemblés à nouveau, et, le 3 juillet, dix jours à peine après son atterrissage à Pembrey, le Fw 190 A-3, immatriculé MP499, fut confié au *Wing Commander* Hugh J. Wilson. Dix jours plus tard, cette prise de guerre inestimable fut livrée à l'*Air Fighting Development Unit* de Duxford, où elle subit d'intensifs essais comparatifs contre plusieurs chasseurs alliés. Les essais à l'AFDU ne firent que confirmer ce que la RAF savait déjà – que le Fw 190 était un avion de combat d'exception. Des informations vitales furent aussi recueillies, qui permirent à la RAF de rétablir quelque peu la balance et, en quelque sorte, de démystifier le chasseur allemand aux yeux des pilotes alliés.

Il fut établi que le pilote de Fw 190 qui tentait d'en découdre avec un Spitfire en combat tournoyant classique n'avait aucune chance, car, à n'importe quelle vitesse – même inférieure à la vitesse de décrochage du chasseur allemand –, le Spitfire tournait plus court. Bien entendu, la Luftwaffe était consciente de ce fait et avait mis au point une tactique un peu bizarre de combat tournoyant au cours de laquelle les pilotes de Fw 190 évoluaient dans le plan vertical avec des piqués et des chandelles, tandis que leurs adversaires à bord de Spitfire tentaient tout ce qui était humainement en leur pouvoir pour les amener à évoluer dans le plan horizontal. Si le pilote allemand craquait et cédait à la tentation de poursuivre un Spitfire dans un virage horizontal, avant même qu'il n'ait repris la vitesse perdue lors de son virage serré, selon toute vraisemblance, un autre Spitfire allait se retrouver sur ses six heures. À l'inverse, un pilote allemand qui ne cessait de manœuvrer dans le plan vertical offrait une cible difficile à atteindre avec des corrections de tir supérieures à 30°.

Le Fw 190 possédait une accélération terrible en piqué, mais il devenait très vulnérable au moment de sa ressource, car celle-ci devait être progressive afin de ne pas perdre brutalement de la vitesse en piquant du nez.

Le Fw 190 A-3 d'Armin Faber fut examiné à la loupe et permit de dissiper cette espèce de mythe qui avait entouré la première année de la carrière opérationnelle du Focke-Wulf. L'acquisition fortuite de cet appareil a probablement sauvé la vie de nombreux pilotes de la RAF. Cependant, la familiarité ne doit pas engendrer le mépris, et, bien que tout à fait avertis des qualités et des défauts de ce chasseur, nous savions aussi qu'il fallait le traiter avec le plus grand respect, même si nous avions mis à mal sa réputation quelque peu surfaite.

COMPARAISON ENTRE UNE BRUNE ET UNE BLONDE

Quand je suis arrivé à Farnborough, le Fw 190 A-3 de Pembrey avait fait son temps – son dernier vol ayant eu lieu le 29 janvier 1943 – et il fut rayé des contrôles le 18 septembre pour servir de cible statique. Sa place au sein de l'inventaire du RAE avait été prise par un Fw 190 A-4, immatriculé PE882, qui s'était posé par erreur à West Malling dans les petites heures du matin du 17 avril 1943. Deux autres A-4 devaient également tomber entre nos mains vers cette période, tous deux atterrissant par erreur à Manston au cours de missions de nuit, l'un le 20 mai (PM679) et le second le 20 juin 1943 (PN999).

Je me souviens encore très bien de l'excitation qui s'est emparée de moi quand j'examinai pour la première fois le Focke-Wulf. Sa silhouette fonctionnelle et pourtant harmonieuse avait les relents d'une élégance mortelle. Il représentait à mes yeux la quintessence de l'esthétique appliquée à l'aéronautique sous quelque angle que je le contemplais. Il ne me paraissait pas plus beau que le Spitfire, mais d'une beauté différente – un peu comme la comparaison entre une brune et une blonde ! Il se tenait sur un train extraordinairement long, et il me sauta aux yeux que, malgré le superbe travail réalisé sur le capotage par les ingénieurs allemands, le gros moteur en étoile BMW 801 D était particulièrement présent. Néanmoins, une fois grimpé à bord du poste de pilotage plutôt étroit, je fus agréablement surpris de constater que la vue vers l'avant était meilleure que celle qu'offrait le Bf 109, le Spitfire ou le Mustang. Le siège en partie inclinable – idéal pour les manœuvres à hauts g – s'avéra assez confortable, et les commandes tombaient bien sous la main. À mon avis, le tableau de bord était moins bien disposé que sur le Bf 109 G, mais globalement, l'habitacle était très ergonomique.

Je fus fasciné par l'ingénieux *Kommandogerät,* sorte de « cerveau » qui allégeait la tâche du pilote en prenant en charge le réglage du pas de l'hélice, le mélange, le ralenti et la vitesse du compresseur. Le manche KG 13 A était tout à fait standard, avec un bouton pour la radio FuG 16 ZY (qui avait remplacé la FuG 7a du A-3), le sélecteur et la détente des armes de bord. Tous les circuits annexes étaient électriques et commandés par des boutons-poussoirs, que les ingénieurs allemands n'avaient jamais imaginé pouvoir être utilisés par des pilotes portant les énormes gants en cuir réglementaires de la RAF, qui transformaient leurs mains en régimes de bananes. Le bon point de l'habitacle était la vision panoramique qu'il offrait, et il n'était nul besoin de disposer d'un rétroviseur.

PREMIER VOL

Mon premier vol ne se déroula que le 4 février 1944. Le PE882 avait été testé de manière intensive par la RAF et était destiné à être transféré, dix jours plus tard, au N° 1426 *Flight* à Collyweston, mais il avait l'air comme neuf. Le BMW 801 D a été mis en route à l'aide du démarreur à inertie alimenté soit par un générateur externe soit par la batterie de 24 V de l'appareil. Le gros moteur en étoile était amorcé en interne, les deux pompes et réservoirs sur « ON » et les volets de refroidissement ouverts à un tiers. Nous avions noté que le BMW détonait pratiquement à tous les coups au premier lancement et qu'il émettait un doux ronronnement quand il tournait. Une fois familiarisé avec la roulette de queue auto-directrice – une particularité

que certains pilotes de l'AFDU avaient critiquée –, j'ai trouvé que le roulage était l'essence même de la simplicité, l'appareil pouvant zigzaguer sans souci sur son train à large voie. Les freins étaient très bons, mais la vue vers l'avant laissait vraiment à désirer lors du roulage trois points.

Je me suis senti rapidement à l'aise. Après m'être aligné pour le décollage, j'ai ramené le manche en arrière pour bloquer la roulette de queue, mis les volets sur 10° et le compensateur de profondeur sur neutre, réglé le pas sur « AUTO » et j'ai lentement mis les gaz. L'avion avait tendance à embarquer sur la gauche, mais j'ai contré au palonnier, et, au régime de 2 700 tr/min et pression à l'admission à 1,6 atm, l'avion s'est comporté sur la piste exactement comme le Spitfire Mk. IX. La vitesse de décollage était de 180 km/h, et après avoir rentré le train en poussant le bouton idoine, j'ai ramené l'admission à 1,45 atm. À 230 km/h, j'ai poussé le bouton qui actionnait les volets et ai commencé à grimper à 260 km/h à 2 500 tr/min, ce qui donnait une vitesse ascensionnelle de 960 m/min.

AVANTAGES ET TALON D'ACHILLE

L'un des aspects remarquables de ce chasseur était que le pilote n'avait pas besoin de le rééquilibrer continuellement, quelle que soit la phase de vol. La caractéristique la plus impressionnante était la légèreté de ses ailerons et son taux de roulis très élevé. Il était possible de réaliser des virages incroyables aux ailerons, là où les ailes d'un Bf 109 n'auraient pas résisté et où les bras d'un pilote de Spitfire tentant de le suivre auraient cruellement souffert. Les ailerons maintenaient leur légèreté depuis la vitesse de décrochage jusqu'à 645 km/h, mais ils devenaient plus lourds à des vitesses supérieures. La profondeur était très lourde à toutes les vitesses et particulièrement au-dessus de 560 km/h, à tel point qu'elle imposait des restrictions tactiques au chasseur pour les ressources à basse altitude. Cette lourdeur était accentuée par l'assiette de piqué que prenait l'avion aux hautes vitesses s'il avait été réglé pour de basses vitesses. À basse vitesse, le gouvernail de direction était efficace, et je l'ai trouvé satisfaisant à haute vitesse, car il était rarement utile pour les manœuvres de base. Mais c'est en combinant les trois commandes que le Fw 190, par l'harmonie de ses gouvernes, révélait toute sa magie. Un bon chasseur et une bonne plate-forme de tir nécessitaient toutes les caractéristiques que possédait le Focke-Wulf en matière de stabilité et de légèreté aux commandes.

À la vitesse de croisière normale de 530 km/h à 2 440 m, la stabilité était très bonne en lacet, instable en roulis et neutre en tangage. J'ai poussé les gaz à fond de mon Fw 190 A-4/U8, dont les râteliers avaient été déposés, et j'ai enregistré la vitesse de 634 km/h à 5 640 m. J'ai estimé le plafond aux environs de 10 600 m. Ces performances étaient identiques, au kilomètre par heure et au mètre près, à celles du Spitfire Mk. IX.

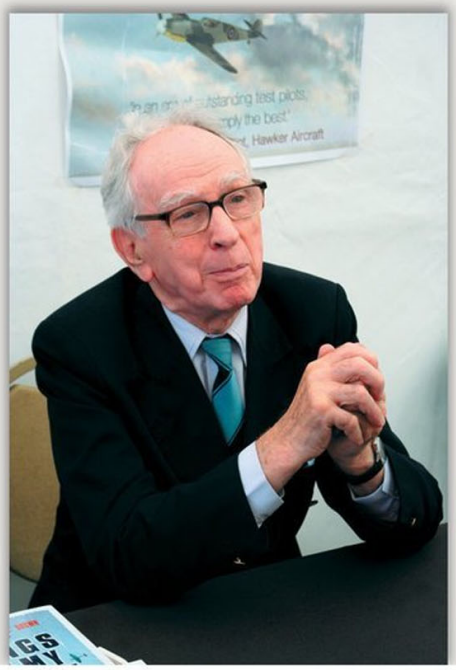
Nous étions donc apparemment en présence de deux appareils virtuellement identiques, que seule la valeur de leur pilote respectif pouvait départager. Toutefois, l'adresse en combat aérien se mesure à la capacité à pousser son avion jusqu'à ses limites extrêmes, et quand les performances de votre ennemi sont égales aux vôtres, seule la manœuvrabilité peut faire la différence. Le Focke-Wulf avait un avantage énorme sur le Spitfire Mk. IX : un taux de roulis exceptionnellement élevé. Mais l'AFDU avait découvert son talon d'Achille grâce au Fw 190 A-3 d'Armin Faber : une aptitude à décrocher brutalement, qui limitait sa marge de manœuvre. La comparaison entre le Fw 190 et le Spitfire Mk. IX avait montré qu'en vitesse pure, les deux avions étaient très proches l'un de l'autre, chacun prenant tour à tour l'avantage de quelques kilomètres par heure en fonction de l'altitude, mais pas de manière significative. De même, la différence en vitesse ascensionnelle restait faible jusqu'à 7 000 m, mais à partir de cette hauteur, le Spitfire prenait un avantage qui allait croissant. En partant d'un vol en palier à vitesse soutenue, une chandelle brutale donnait un avantage immédiat au Fw 190 en raison de son accélération plus brutale, mais c'était encore plus spectaculaire au cours d'une chandelle consécutive à un piqué. En piqué, le Fw 190 laissait sur place le Spitfire Mk. IX et, sans contradiction possible, le Fw 190 était de loin le plus maniable, sauf en virage serré. Le Spitfire ne pouvait pas suivre un virage aux ailerons ni un renversement à haute vitesse, et les pires altitudes pour engager le combat avec un Fw 190 étaient entre 5 500 et 6 700 m et en dessous de 900 m.

La vitesse de décrochage du A-4 en configuration lisse se situait aux environs de 204 km/h, et la perte de vitesse survenait brutalement et sans prévenir, l'aile gauche décrochant si violemment que l'appareil se mettait presque en vol inversé. Si le chasseur allemand décrochait au cours d'un virage serré, il partait dans un tonneau déclenché dans le sens inverse, et si le pilote n'avait pas le bon réflexe, il s'ensuivait une vrille mortelle. La perte de vitesse en configuration d'atterrissage était très différente ; le pilote était averti par de fortes vibrations avant que l'aile droite ne décroche doucement à 164 km/h.

UN ATTERRISSAGE DÉLICAT

Pour cet atterrissage, comme pour les nombreux autres que je devais réaliser par la suite aux commandes d'un Fw 190, j'ai sorti le train à 300 km/h, abaissé les volets à 10° à 270 km/h, bien que le manuel recommandât de se présenter à 250 km/h et d'abaisser les volets avant le train. La raison pour laquelle je ne suivais pas la procédure recommandée, c'est que l'ouverture du train tirait beaucoup plus sur la batterie que l'ouverture des volets. Comme nous n'avions pas beaucoup de batteries de rechange à Farnborough (et celle du Fw 190 A-4/U8 était déjà bien fatiguée), j'avais jugé préférable de sortir les roues avant de tirer un peu plus sur la batterie au cours de l'approche. Le dernier virage avant la présentation finale s'effectuait à 250 km/h, et il fallait ouvrir les volets au maximum à 240 km/h, la vitesse chutant alors à 200 km/h à l'entrée de la piste. Le champ de vision vers l'avant était mauvais, parce que l'avion se présentait à plat, et, à l'inverse des autres avions de l'époque, il n'était pas possible d'ouvrir la verrière, probablement en raison du risque de faire entrer la fumée d'échappement dans l'habitacle. Le touché proprement dit réservait quelques surprises. Il était impossible de réussir un atterrissage trois points parfait, et toute imperfection dans le touché entraînait une réaction immédiate du train plutôt raide, qui se terminait systématiquement par une arrivée rebondissante… Si un atterrissage trois points était miraculeusement réussi, l'appareil se posait sur une courte distance, et les freins pouvaient être maltraités sans crainte de finir en pylône.

Je devais piloter d'autres Fw 190 et de nombreuses fois, le dernier étant un Fw 190 F-8 (AM111), le 28 juillet 1945. Chaque fois, j'eus ce sentiment d'exaltation qui monte en vous quand vous pilotez un appareil dont vous savez qu'il approche de la perfection et que, en même temps, il exige une grande compétence pour exploiter ses qualités. Tout comme le Spitfire Mk. IX fut le meilleur chasseur britannique de la Seconde Guerre mondiale, son équivalent allemand mérite cette même reconnaissance dans l'autre camp. Ils étaient tous les deux des avions d'exception, techniquement parfaits, et si l'un n'avait pas été là pour s'opposer à l'autre, le cours des événements aurait changé de manière dramatique. ■



« Winkle » Brown lors d'une dédicace de son dernier livre en 2006 ; il est alors âgé de 87 ans.
(Weindenfeld & Nicolson Publ.)

Un "alter Hase" se serait probablement positionné plus haut et aurait appuyé sur la détente avec la rapidité de l'éclair. Je voulais voler encore plus bas, mais cela m'aurait certainement été fatal.
« La poursuite nous a conduits au-dessus d'une montagne boisée, où j'ai vu une ouverture possible. J'avais l'intention d'ouvrir le feu quand mon adversaire atteindrait le sommet. J'ai poussé un peu plus le manche et j'ai ressenti tout de suite après un grand choc dans l'aile gauche. Devant moi, l'Anglais a viré brutalement sur sa gauche, créant des traînées de condensation à l'extrémité de ses ailes. Je l'ai suivi, mais ce fut une tentative pitoyable, parce que mon aile endommagée s'enfonçait. Ma vitesse avait tellement chuté que je n'avais plus le moindre espoir de rattraper le bimoteur. Quand j'ai atterri à Oslo, j'ai tout de suite compris la raison de mes malheurs. J'avais décapité l'un des plus hauts sapins, qui avait arraché une partie de mon aile gauche. »
Klein a la bonne surprise d'apprendre qu'il ne s'agissait pas de Boston mais de Mosquito – en l'occurrence des appareils du N° 105 *Squadron* qui venaient attaquer le QG de la *Gestapo* à Oslo – et que

Un Fw 190 A-3 de la 1./JG 5 à Herdla, en 1942. (ECPA-D)

Aérodromes de la chasse à l'Ouest en 1942

Le Fw 190 A-3 (WNr. 223) du *Hauptmann* Hans « Assi » Hahn, porteur de 61 barres sur le gouvernail représentant ses succès remportés entre le 14 mai 1940 et le 6 mai 1942 ; Hahn revendiquera ses victoires n° 62 à 64 le 6 juin, ce qui donne une bonne indication de la date à laquelle cette photo a été prise. Il quittera la *Richthofen* le 1er novembre 1942 pour prendre le commandement du II./JG 54, avec lequel il sera fait prisonnier le 20 février 1943 (108 vic., RK+EL). (ECPA-D)

lui-même et son ailier, l'*Unteroffizier* Rudolf Fenten, sont crédités chacun d'une victoire homologuée – les deux dernières de l'année 1942 pour le I./JG 5 (un total de 6 sur Fw 190).

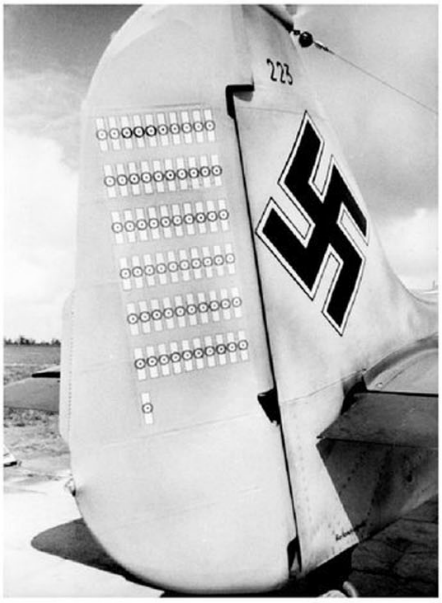
LES UNITÉS DE RECONNAISSANCE

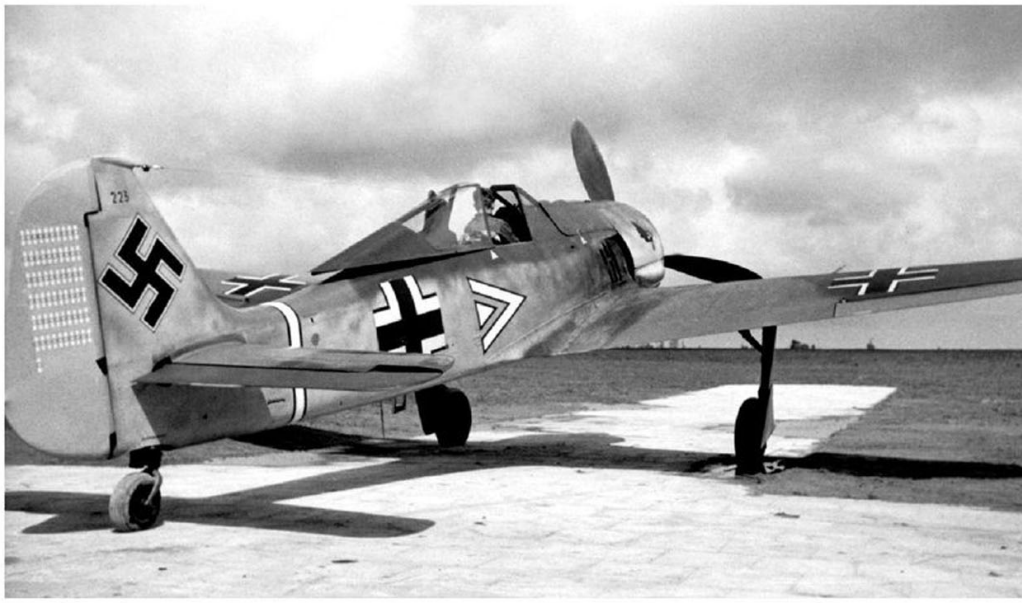
Les tout premiers exemplaires de reconnaissance du A-3 sont livrés à la 9.(H)/LG 2, basée à Jüterborg-Damm, dès mars 1942 pour évaluation. La 3.(F)/122, commandée par le *Hauptmann* Lothar Otto et basée à Amsterdam-Schipol, est la première unité opérationnelle équipée en A-3 début octobre ; pour peu de temps, puisqu'elle les rend en décembre, probablement pour alimenter les 4. et 5.(F)/123, respectivement basées à Théville et Saint-Pol ; à la fin du mois, ces deux *Staffeln* alignent 10 Fw 190.

Dans le courant du mois d'octobre 1942, le *Stab* NAGr. 13, placé sous les ordres du *Major* Georg Warnat, quitte le front de l'Est pour Saint-Brieuc ; il reçoit alors quatre Fw 190 A-4. Ce groupe se compose de deux *Staffeln*, qui échangent leurs Fw 189 pour 14 A-4 chacune à la même période. Le 28 novembre, 8 appareils équipés de caméras photo, tirés à part égale des deux *Staffeln*, sont envoyés à Bizerte (Tunisie). En fait, on ne sait pas si le mouvement a réellement été effectué ou s'il s'agissait d'une simple livraison de Fw 190 A-4 à d'autres unités engagées en Tunisie : le II./JG 2 reçoit 4 A-4 en provenance d'une autre formation à cette date, le reste étant vraisemblablement affecté au III./SKG 10.

LA RAF REDRESSE LA TÊTE

Avant que le *Fighter Command* ne puisse mettre en œuvre sa parade, la JG 2 bénéficie d'une brève période de suprématie aérienne totale au-dessus de son secteur (du Havre à Vannes). Entre le 3 juin et le 31 juillet 1942, ce ne sont pas moins de 55 victoires qui sont homologuées au III./JG 2, pour la perte de 5 appareils au combat, faisant 2 prisonniers (dont Armin Faber).





▲ Le « 8 blanc » du *Leutnant* Jakob Augustin de la 7./JG 2. Il porte le WNr. 333 et douze marques de victoire : Augustin a revendiqué sa douzième le 6 juin 1942. Il est porté disparu au cours d'un combat contre des Spitfire près de Barfleur le 12 juillet ; il comptait alors 15 victoires. La dérive semble également jaune. (E-N Archives)

▼ Le *Feldwebel* Adolf Glunz de la 4./JG 26, l'un des plus grands *Experten* du front de l'Ouest : RK-EL, 574 missions et 72 victoires sans avoir jamais été abattu ni même blessé ! On le voit ici de retour d'une mission sur son A-2 (« 1 blanc », WNr. 25207, production Arado), décoré de 17 victoires, la dernière étant datée du 8 juin 1942 (on peut distinguer trois étoiles rouges sur la première ligne, trace de son passage en Russie avec la 4./JG 52). (ECPA-D)

Les grands bénéficiaires de cette embellie passagère sont, bien évidemment, les *Experten* de ce *Gruppe* – et celui-ci n'en manque pas. Au cours de cette période, le palmarès de l'*Oberleutnant* Siegfried Schnell passe à 65 (+10), celui de l'*Oberleutnant* Egon Mayer à 49 (+8) et celui du *Hauptmann* Hans « Assi » Hahn à 64 (+4).
Ceux du I./JG 2 ne sont pas en reste (bien qu'il reste difficile à déterminer si certaines victoires n'ont pas été obtenues à bord de Bf 109 F), en particulier l'*Oberfeldwebel* Josef Wurmheller (1./), dont le score passe de 45 à 54 (+9) pendant cette période.
Mais la RAF ne tarde pas à redresser la tête.
La première unité équipée du Spitfire Mk. IX est le N° 64 *Squadron* du *Wing* de Hornchurch, qui reçoit ses premières machines début juillet 1942 pour commencer ses opérations le 28 du mois. Deux jours plus tard, le *Flight Lieutenant* Donald E. Kingaby revendique la première victoire du Mk. IX en abattant un Fw 190 au-dessus de Boulogne. Le même jour, le *Flying Officer* Michel Donnet, un Belge du N° 64, revendique également un Fw 190 à bord d'un Mk. IX :
« Je volais comme Blue 1. Au nord de la forêt de Saint-Omer, ma section a piqué sur 15 Focke-Wulf 190. J'ai balancé une giclée sur les trois derniers d'une section de six qui volaient en file indienne, mais je n'ai observé aucun résultat. Quand j'ai redressé, j'ai repéré deux FW 190 à 4 000 pieds. J'ai piqué depuis 14 000 pieds sur les deux avions ennemis qui étaient en train de grimper. Je me suis rapproché très vite et ai ouvert le feu sur le n° 2 à 800 m. Les deux FW 190 ont effectué un retournement en me voyant, mais je me suis rapproché à 200 m. J'ai noté des coups au but autour du cockpit du second 190, qui a pris feu. Je n'ai pas vu le pilote sauter, mais j'avais perdu le contrôle de mon avion. Je le revendique comme détruit. Mon attaque a eu lieu à 19h15. »
La 2./JG 26 ne perd qu'un seul Fw 190 A, celui de l'*Oberleutnant* Herbert Heck, tué au combat au-dessus de Samer.
Désormais, le Fw 190 a trouvé à qui parler !

MASSACRE À DIEPPE

Le 19 août 1942, des troupes anglo-canadiennes débarquent à Dieppe dans le cadre de l'opération « Jubilee ». Du côté allemand, la JG 2 (*Oberstleutnant* Walter Oesau) couvre le secteur de la Seine-Maritime àla Manche et la JG 26 (*Major* Gerhard Schöpfel) celui de la Somme au Nord.

Or, Dieppe se trouve pratiquement à la charnière des deux secteurs, ce qui provoquera une concentration de la chasse allemande – soit 285 Fw 190 A.
Ces deux escadres revendiquent un total de 109 victoires, qui est assez proche des pertes réelles britanniques (100 avions). Avec 59 succès engrangés entre 06h46 et 19h10, la JG 2 se taille la part du lion, alors que la JG 26 se voit officiellement créditée de 28 succès, dont un doublé de son *Kommodore*.
L'homme du jour est incontestablement l'*Oberfeldwebel* « Sepp » Wurmheller (1./JG 2), qui ne revendique pas moins de 7 victoires… dont les deux dernières avec une jambe dans le plâtre et plusieurs côtes fêlées, conséquences d'un atterrissage forcé près de Dieppe à 09h20 sur son A-3 WNr. 0479 !
Toutefois, ces succès sont chèrement payés, puisque la JG 2 laisse 11 appareils dans l'affaire, ainsi que 3 pilotes tués et 5 disparus ; parmi les blessés figure l'*Oberleutnant* Erich Leie, qui a dû sauter en parachute. La JG 26 perd 6 pilotes tués, ce qui n'est pas rien.
Le *Leutnant* Otto Stammberger (9./JG 26) a droit à son moment de gloire sous la plume d'un journaliste du *Berliner Illustrierte Zeitung*, qui a relaté dans un style quelque peu emphatique sa première victoire depuis son arrivée à la *Schlageter Geschwader* en février 1941 :
« Puis nous nous sommes retrouvés au beau milieu de la mêlée. Notre formation s'est divisée en petits groupes, et il s'en est suivi un tourbillon anarchique. En fin de compte, ma *Rotte* est passée à travers, et nous nous sommes retrouvés trônant au-dessus de la bagarre. De cette façon, j'ai pu tranquillement cibler deux "touristes" aussi insouciants que s'ils prenaient un baptême de l'air. Ces innocents allaient le payer cher. Je me suis mis en bonne position et ai envoyé une belle rafale à l'un des deux. Quand je l'ai dépassé, j'ai vu que son aileron avait été déchiqueté et que son train s'était abaissé. Le Spitfire lâchait de grosses volutes de fumée par son radiateur. Il était évident qu'il était cuit. Il est tombé et a percuté la mer. Tout en le regardant tomber, j'ai viré brutalement pour m'assurer de ma propre sécurité. Son camarade s'apprêtait à me punir. Je ne l'ai pas laissé s'approcher et j'ai dégagé. Avec mon ailier, on a tourné et viré dans le secteur jusqu'à ce que la lampe rouge indique que j'avais pompé tout mon carburant. On a mis le cap sur la maison. On a retrouvé les autres. Les battements d'aile semblaient sans fin. »
Le *Kommandeur* du I./JG 2, le *Hauptmann* Erich Leie, évoque cette journée dramatique [14] :
« Il y avait en permanence de trente à quarante chasseurs anglais couvrant les plages, tandis que les Blenheim, Whirlwind et Hurricane mitraillaient nos batteries côtières. Parce que nous n'avions qu'un nombre réduit de machines disponibles, la *Geschwader* a opéré en *Schwärme* et, au cours des premières sorties, nous n'avons pas obtenu de résultats significatifs. Dans un premier temps, la RAF est parvenue à maintenir l'intégrité de ses formations, protégeant les troupes au sol d'une manière si efficace qu'elle a pu repousser tous nos assauts.
« À 11h50, lors de ma troisième sortie, j'ai pu me placer en bonne position derrière un Spitfire, à 5 km au nord de Dieppe. Il est tombé en flammes au milieu des barges de débarquement. Alors que je couvrais mon ailier qui poursuivait un autre Spitfire, j'ai été touché au fuselage et aux ailes par des tirs venus d'en haut et de derrière. J'ai immédiatement piqué et, en me retournant, j'ai vu un Spitfire au-dessus de moi sur ma droite. J'ai décidé de tenter un atterrissage train rentré et j'ai avisé un champ, mais j'ai aperçu les casques de troupes britanniques qui y avaient trouvé refuge. J'ai aussitôt remis les gaz. J'étais à une vingtaine de kilomètres d'Abbeville, et mon taxi fumait comme un pompier. Les munitions ont commencé à exploser. Quand j'ai éjecté la verrière, il était la proie des flammes. J'ai sauté depuis une hauteur de 800 m, mais j'ai été brûlé au visage et au bras droit. »

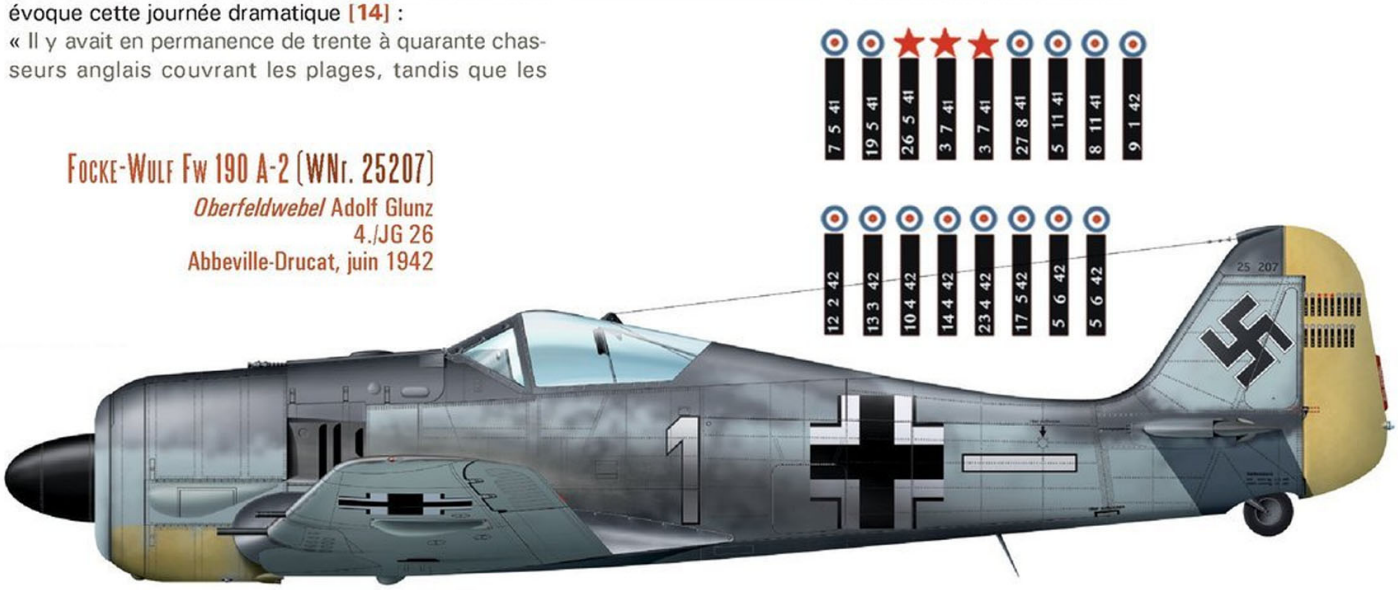
▲ L'*Oberleutnant* Kurt Ebersberger (au centre), *Kapitän* 4./JG 26, au milieu de ses pilotes. De gauche à droite, *Oberfeldwebel* Willi Roth, *Leutnant* Ernst Jenda, *Fähnrich* Waldemar Radener et (à l'extrême droite) *Feldwebel* Adolf Glunz. On note le gouvernail bien garni de son A-2 (« 7 blanc », WNr. 20234), la 23e et dernière barre ayant été peinte le 9 mai 1942, la suivante ne sera ajoutée que le 20 juin. (ECPA-D)

[14] *Jagdgeschwader « Richthofen »* – H. Nauroth – Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1999.

[15] Voir à ce sujet, *Aéro-Journal* hors-série n° 18 (juillet 2014) : *Boeing B-17 Fortress, The Mighty Eighth*.

Focke-Wulf Fw 190 A-2 (WNr. 25207)

Oberfeldwebel Adolf Glunz
4./JG 26
Abbeville-Drucat, juin 1942



◀ Le Fw 190 A-2 « 12 blanc » de la 7./JG 2 à Théville en juin 1942 ; le WNr. 2194 indique qu'il est sorti des usines AGO. Il porte la tête d'aigle stylisée sur l'avant du fuselage, qui commence à faire son apparition à cette époque au III./JG 2 ; cette flamboyante décoration semble avoir été abandonnée vers le début de l'année 1943.
(ECPA-D)

[16] Quadrimoteurs.

[17] *Geschichte eines Jagdgeschwader – Das JG 26 (Schlageter)* – J. Priller – K. Vowinckel Verlag, Heidelberg, 1956.

◀ *Achtung Spitfeuer !* Pour les besoins du photographe de la *Propagandakompanie*, ces deux pilotes de la 8./JG 2 font semblant d'abandonner précipitamment leur partie d'échecs pour se ruer vers leurs avions. Le « 13 noir » (WNr. 2181) au premier plan a également été assemblé par AGO ; il s'agit d'un des premiers A-3 livrés au III./JG 2 à compter de la mi-mai 1942.

▼ Un A-2 (« 2 jaune », WNr. 282) de la 9./JG 2 début juin 1942. Cet appareil a été descendu par un Spitfire le 10 juin ; son pilote, le *Feldwebel* Karl Nowak, a été blessé. Il s'agit selon toute vraisemblance de sa monture habituelle, car Nowak avait atteint les 10 victoires le 4 mai.
(ECPA-D)

LA JG 26 FACE AUX « PÉNICHES »

Le tout premier raid des « heavies » de la nouvelle *Eighth Air Force* américaine se déroule le 17 août 1942 [15]. Il demeure une action à portée purement symbolique, d'autant que les pilotes de chasse allemands, qui les regardent de loin, les prennent pour des Stirling britanniques. Néanmoins, ils expliquent à leur retour avoir été impressionnés par la densité de leur formation et la puissance de leur feu défensif.

Pourtant, le B-17 est loin d'être inconnu au sein de la Luftwaffe, puisque les premiers exemplaires, des Fortress Mk. I (B-17C) appartenant à la RAF, ont été rencontrés un an plus tôt et qu'il figure sur les carnets de silhouettes distribués aux unités de chasse depuis l'été 1941.

La première bagarre entre les monomoteurs aux croix noires et les quadrimoteurs aux étoiles blanches a lieu au-dessus de Méaulte (usines Potez) le 6 septembre. Protégés par un unique *Squadron* de Spitfire (les autres ayant raté le rendez-vous), qui va avoir les mains occupées par l'arrivée de la JG 2, les 51 B-17 sont exposés à la quarantaine de Fw 190 du II./JG 26 qui se ruent sur eux. Leur *Kommandeur*, le *Hauptmann* Karl-Heinz Meyer, a l'honneur d'abattre le premier B-17, un appareil du 97th BS qui s'écrase près d'Amiens à 18h55 – son 10e succès personnel. Deux autres sont revendiqués (*Oberfeldwebel* Willi Roth et *Unteroffizier* Wilhelm Mayer), mais un seul est réellement descendu.

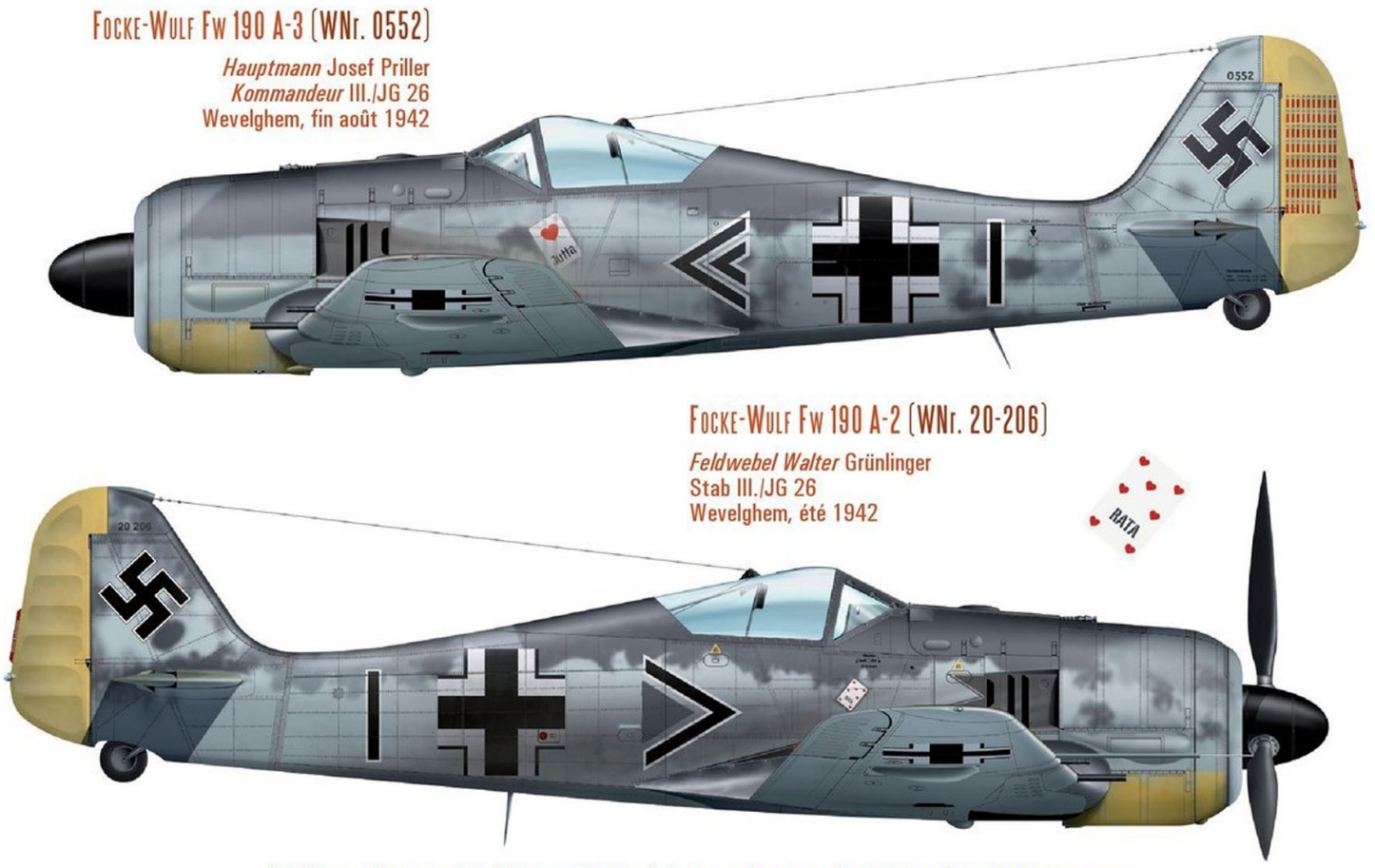
L'apparition des « fliegende Festungen » (forteresses volantes) constitue un nouveau défi pour la chasse allemande. Jusqu'alors, celle-ci a toujours maintenu un avantage tactique, se permettant de ne pas engager le combat contre les modestes formations des bombardiers moyens de la RAF quand les conditions n'étaient pas favorables. L'arrivée de ces « monstres » change la donne. Bien qu'étant encore peu nombreux, leur charge de bombes est telle qu'ils représentent un danger certain pour les objectifs qu'ils visent – on est loin des piqûres de moustique des Blenheim et autres Boston. Désormais, la chasse allemande doit impérativement engager le combat contre les *Viermots* [16], quel que soit l'avantage ou le désavantage tactiques.

C'est d'ailleurs ce que rappelle le *General der Jagdflie*ger, Adolf Galland, aux *Kommodores* de la JG 2 et JG 26, Walter Oesau et Gerhard Schöpfel.

Toutefois, le B-17 n'est pas le seul quadrimoteur que la *Jagdwaffe* va désormais devoir affronter d'une manière de plus en plus régulière, jusqu'à devenir quotidienne ; en effet, le 9 octobre, le B-24 Liberator fait son apparition pour la première fois lors d'une mission au-dessus de la région lilloise. Le III./JG 26 intervient, et, à cette occasion, le *Hauptmann* Josef Priller, *Kommandeur* du groupe, revendique le tout premier B-24 de la Luftwaffe (sa 78e victime). En effet, le 93rd BG perd un avion au-dessus de la France et un second qui s'écrase sur son terrain au retour.

De leur côté, les mitrailleurs américains ne revendiquent pas moins de 56 victoires, 26 probables et 20 endommagés, soit près de quatre fois les effectifs engagés par le III./JG 26 ! Les services du renseignement américains ne sont pas dupes et, bien qu'ayant révisé ces revendications à la baisse, ils fournissent des chiffres encore très fantaisistes pour une allocution radiodiffusée du président Roosevelt, qui amusera beaucoup Priller et ses pilotes qui n'ont perdu qu'un seul des leurs. Ces premières rencontres posent un gros souci aux pilotes allemands. Ils sont surpris par la taille de leurs adversaires (B-17 et B-24), car leur collimateur Revi n'est pas calibré pour de telles cibles, comme l'explique Otto Stammberger de la 9./JG 26 (cette fois sans l'aide d'un journaliste) [17] :

« Quelques jours plus tard : un raid de Boeing et de Liberator en formation serrée, puis des quadrimoteurs anglais, contre un objectif à Lille. Cette fois, notre unité était déjà en l'air. Nous avons commencé notre attaque au-dessus de Béthune et nous avons vidé nos chargeurs jusqu'au-dessus de la côte. Pour nous, ces péniches en rangs serrés étaient des cibles tout à fait inhabituelles. Les chasseurs attaquaient entre 200 et 50 m de distance, tandis que nos Revi n'encadraient que 10 m d'envergure à 100 m de distance. Les bombardiers, avec leurs envergures immenses, flottaient gigantesques dans le Revi, et malgré cela nous n'étions encore pas du tout près de la distance de destruction. En même temps, les traçantes des mitrailleurs des bombardiers volaient autour de nos cabines comme un essaim de guêpes.



Grünlinger, *Kaczmarek* de Priller, avait récupéré son ancien appareil, dont il avait modifié les marques.

Nous attaquions au même niveau par-derrière, en hauteur par-derrière, par-dessous, par-dessus, de côté, par l'avant et nous tirions. Mais avec les munitions de l'époque, nous n'avions sur les bombardiers aucun effet décisif : nous faisions des trous, arrachions des bouts de tôle aux bombardiers ; plusieurs commençaient à «sentir mauvais» quand les moteurs étaient mis hors d'état par les tirs. »

La chasse allemande copie la méthode des lionnes ou des loups : attaquer en meute pour affoler le troupeau et le disperser, puis cibler les isolés et les handicapés. Ce procédé montre vite ses limites : il n'empêche pas les « valides » et ceux restés groupés de passer et de traiter leurs objectifs. N'ayant pas les moyens d'endiguer la déferlante qui va aller croissante au-dessus de l'Europe occidentale – puis de l'Allemagne –, la Luftwaffe est contrainte de faire l'impasse sur la protection des cibles pour tenter d'infliger à l'USAAF des pertes d'un niveau tel qu'elle devra finir par remettre en cause sa stratégie. Comme on le verra, elle ne passera pas loin du succès.

JG 1 ET JG 2 *VS VIERMOTS*

Après un timide contact avec les Fortress le 21 août 1942, la JG 1 participe également à l'interception des B-17 le 7 septembre. Comme leurs camarades des JG 2 et 26, les pilotes des II. et IV./JG 1, surestimant la puissance défensive des B-17, attaquent de trop loin et ne causent que peu de dégâts aux bombardiers, tout en perdant trois Fw 190 et deux pilotes tués. Ils seront vengés le 6 décembre. Ce jour-là, les 4. et 6./JG 1 décollent de Woendrecht pour renforcer la JG 26 qui fait face à un double raid de Liberator, qui s'en prennent au terrain d'Abbeville-Drucat, et de Fortress, dans la région de Lille. Au II./JG 1, l'*Oberfeldwebel* Hans Ehlers remporte ainsi sa 17e victoire.

À la JG 26, le *Kommodore*, le *Major* Gerhard Schöpfel, revendique un B-17 [18] et l'*Unteroffizier* Heinrich Schnell, du premier groupe, un B-24. Le *Captain* Cliff Pyle, pilote de B-17 au 305th BG, se souvient de cette mission :

« Le 305th était numéro trois dans la formation qui s'étageait en hauteur. Le *Major* McGehee commandait le *Squadron*, mais il a dû faire demi-tour à la suite d'ennuis, et j'ai pris sa place. Douze Fw 190 ont attaqué notre *Squadron*, et mon mitrailleur de queue en a revendiqué deux et le mitrailleur de sabord un. À dix minutes de l'objectif, le B-17 piloté par le *Lieutenant* William A. Prentice a quitté la formation en flammes, et cinq parachutes ont été aperçus. Nous n'avons rencontré qu'une faible *Flak*, et il n'y a pas eu de blessé au sein de mon équipage. »

Un pilote de la 1./JG 26 est tué par les mitrailleurs de B-17 et un autre par celui d'un B-24.

Le *Leutnant* Otto Stammberger conduit sa 9. *Staffel* dans une attaque frontale. C'est la bonne solution, même si ce premier essai se solde par un échec. Il s'en explique :

« Nous avons attaqué les bombardiers de front ; leur formation était très compacte. Les premières attaques de ce genre ont été effectuées à la même altitude que celle des bombardiers ennemis. La vitesse relative de nos passes était phénoménale : aux 400 km/h des bombardiers s'ajoutaient nos 500 km/h et parfois davantage ; nous nous croisions à plus de 900 km/h. La distance qui nous séparait était couverte en une fraction de seconde. Nous passions ensuite sous la formation ou nous dégagions en chandelle. Beaucoup ouvraient le feu bien avant que leurs armes ne soient à portée de tir, surtout les jeunes pilotes. Les coups au but étaient surtout du fait des "alten Hasen" [19]. Il arrivait souvent que quelques-uns se retrouvent au beau milieu de la formation ennemie. Beaucoup sont tombés pour avoir volé littéralement bord à bord avec les gros bombardiers. »

La première escadrille de la JG 2 à se frotter aux quadrimoteurs est sa 8. *Staffel*, commandée par l'*Oberleutnant* Bruno Stolle, installée toute seule à Brest-Guipavas en protection des abris bétonnés des *U-Boote* sur la côte atlantique. Le 21 octobre 1942, au cours d'un raid de B-17 et de B-24 sur Théville et Lorient, l'escadrille revendique cinq victoires (dont une attribuée à son *Staka*). De nouveaux raids, qui se déroulent les 9 et 18 novembre (Saint-Nazaire, La Pallice et Lorient), incitent le Haut commandement à déplacer le reste du III./JG 2 à Vannes-Meucon. Ce groupe participe à l'interception d'un raid de B-17 sur Saint-Nazaire le 23 novembre. Le *Kommandeur*, l'*Oberleutnant* Egon Mayer, revendique deux B-17 et un B-24 et l'*Oberleutnant* Siegfried Schnell un B-17 (deux autres B-17 étant crédités à deux sous-officiers) ; un pilote est abattu et tué.

C'est à l'occasion de cette rencontre que le nouveau *Kommandeur* (Egon Mayer ayant succédé à « Assi » Hahn le 2 novembre) met en pratique sa tactique de combat contre les bombardiers lourds américains.

▼ La décoration appliquée à ce Fw 190 A pose problème. On connaît le « chevron-barre » (<I + –) propre à la fonction de *Gruppen-Adjutant* et le « chevron double barre » (<II +) du *Major beim Stab*, généralement réservé au *Geschwaderstab*, mais le « chevron triple barre », tel qu'on le voit ici, est inconnu au bataillon. (ECPA-D)

▲ Le Fw 190 A-1 (« 14 blanc », WNr. 10015) de la 4./JG 26. (ECPA-D)

Arrivant légèrement au-dessus et de front, les Focke-Wulf plongent sur une « box », sélectionnant une cible au dernier moment, puis dégageant en piqué pleins gaz. Le *General der Jagdflieger*, Adolf Galland, se fendra d'une lettre de félicitations :

« Je tiens à exprimer toutes mes félicitations au *Kommandeur* du III./JG 2, Oblt. Mayer, pour son remarquable engagement du 23.11.42 au cours duquel il a personnellement abattu trois avions de combat quadrimoteurs. Sa performance individuelle pleine d'allant a apporté, ou confirmé, d'importantes connaissances. La tactique qu'il a employée est validée dans de nombreux cas. Désormais, il est du devoir des chefs de dispositif de veiller à ce que les *Rotten*, *Schwärme*, *Staffeln* et *Gruppen* et, si possible, d'encore plus grandes formations, par une manœuvre habile et réfléchie lors d'attaques en masse et toujours répétées, exploitent cette faiblesse reconnue. En outre, nous poursuivons sans relâche le renforcement de l'armement de nos chasseurs, ainsi que le développement de munitions toujours plus efficaces. »

Pendant ce temps, la 8./JG 2 s'est trouvé de nouveaux camarades de jeu : les Beaufighter. Ces appareils, qui font la chasse aux Fw 200 et Ju 88 C de la KG 40 dans le golfe de Gascogne, traversent régulièrement les zones de patrouilles des Fw 190. Quatre bimoteurs anglais sont revendiqués par l'escadrille le 26 novembre et trois autres le 1er décembre (Stolle « scorant » à chaque fois). Ces deux combats se déroulent sans perte du côté allemand.

Le 20 décembre, 101 B-17 et B-24 attaquent à nouveau le parc aérien de Romilly-sur-Seine. Malheureusement, il s'agit d'une copie carbone du raid mené huit jours plus tôt, et la Luftwaffe est sur ses gardes. Craignant pour leur réserve de carburant, les Spitfire de l'escorte font demi-tour à la verticale de Rouen. À la suite de nombreuses pannes mécaniques, seuls 72 Fortress et 12 Liberator poursuivent la mission. Pas moins de neuf B-17 et un B-24 sont revendiqués (dont deux par le *Major* Walter Oesau – ses 111e et 112e) ; c'est le *Hauptmann* Josef Priller, *Kommandeur* du III./JG 26, qui revendique le B-24 (sa 81e), mais aucun appareil de ce type n'est perdu ce jour-là. Les pertes US s'élèvent à six B-17, dont au moins deux abattus à la suite de passes frontales.

[18] Il s'agit de sa 45e victoire, qui sera également sa dernière de la guerre.

[19] Littéralement, les vieux lièvres ; surnom donné aux « moustachus ».

VERRE À MOITIÉ VIDE OU À MOITIÉ PLEIN ?

Lorsque l'année 1942 s'achève, la chasse de jour allemande a de bonnes raisons d'être optimiste. Elle tient bon face à la RAF, dont la capacité de nuisance est limitée aux objectifs sans grande portée stratégique situés à faible distance des côtes du continent. Capable de jauger la situation pour engager ou refuser le combat, elle inflige des pertes non négligeables aux bombardiers moyens et à leur escorte qui s'aventurent au-dessus de l'Europe occupée.

Les Américains viennent tout juste d'entrer dans la danse, mais après trois mois d'opérations encore décousues et aux ambitions prématurées, les puissants quadrimoteurs s'avèrent finalement plus vulnérables que les pilotes allemands ne l'avaient craint au début. Il n'en reste pas moins qu'attaquer leurs formations compactes donne toujours l'impression de foncer tête baissée dans un mur de briques. Si beaucoup considèrent que se battre en combat tournoyant contre des Spitfire s'assimile à une sorte de sport, dangereux mais excitant, ils abordent les *Viermots* avec un mélange de crainte et de respect. Pourtant, l'arrivée des Américains a de quoi alarmer la Luftwaffe, quand on connaît leur potentiel économique et industriel. Une objection qui sera balayée d'un revers de son bâton en or par le *Reichsmarschall* Hermann Göring :

« Les Américains ? Les Japonais les font danser. Ils sont peut-être très forts pour fabriquer des voitures de luxe et des réfrigérateurs, mais cela ne veut pas dire qu'ils savent construire des avions. Ils bluffent. C'est ce qu'ils savent faire le mieux. »

On connaît à leur juste valeur les déclarations prophétiques du *Reichsmarschall* !

Le 8 novembre 1942, les Alliés débarquent en Afrique du Nord et, aussitôt, commencent à pousser vers l'est de manière à prendre *la Panzer-Armee Afrika* en tenaille. Deux jours plus tard, les Allemands prennent pied en Tunisie et envahissent la zone libre en France. Cette dernière opération est couverte par le I./JG 2, qui est transporté à Marseille-Marignane.

Le Focke-Wulf ne tardera pas à découvrir un nouveau théâtre d'opérations [voir Chapitre V). ■

Août 1942 – juin 1943,

Le front de l'Est

Die glückliche Zeit

« Au-dessus du terrain, les battements d'aile ont duré une éternité ! Ce fut ma première expérience avec ce nouveau taxi.
Oberfeldwebel Günther Schack, 7./JG 51, 17 décembre 1942. »

Le 10 août 1942, le I./JG 51 du *Hauptmann* Heinrich Krafft quitte Dugino avec ses Messerschmitt Bf 109 F pour gagner Jesau, où l'attendent 42 Focke-Wulf Fw 190 A-2 et A-3 flambant neufs. Après un court entraînement à Landes-de-Bussac – sans casse ! –, le groupe repart pour la Russie et se pose le 10 septembre à Lyuban (au sud de Leningrad), avant de gagner Vyazma-Süd. En effet, la décision a été prise d'envoyer le Fw 190 A sur le front de l'Est.

Plusieurs raisons ont présidé à cette initiative. Outre le besoin de tester ce chasseur sur un théâtre d'opérations très particulier, où les combats aériens se déroulent à plus basse altitude et dans des conditions différentes de celles qui prévalent en Europe de l'Ouest (infériorité qualitative des pilotes soviétiques, mais supériorité numérique des avions à l'étoile rouge), le Fw 190 a été jugé mieux adapté en raison de son train à voie large, supportant mieux les terrains de campagne mal aménagés, et de son moteur en étoile, moins fragile au froid et aux projectiles.

▲ Atterrissage d'un A-4 de la 2./JG 54 à Rielbitzi au début de l'année 1943. Les Focke-Wulf des JG 51 et 54 recevront un camouflage hivernal temporaire au cours des hivers 1942-43 et 1943-44. (ECPA-D)

[1] Edwin Thiel recevra la *Ritterkreuz*, mais se tuera en sautant trop bas après avoir été touché par la DCA au cours d'une mission de mitraillage d'une colonne soviétique en Pologne orientale le 14 juillet 1944 ; crédité de 76 victoires en environ 300 missions de guerre.

[2] Tué en combat aérien le 10 décembre 1942.

[3] Krafft, décoré de la *Ritterkreuz*, était crédité de 78 victoires.

Pour l'heure, il n'est pas question de reprendre la maîtrise du ciel avec un avion plus performant, car la Luftwaffe a alors encore assez bien la situation en main, mais de doter la chasse d'avions plus lourdement armés que le Bf 109 F pour lutter contre les Ilyouchine Il-2 Chtourmovik qui commencent à causer de gros soucis à l'état-major de la Luftwaffe. L'apparition inattendue de ce véritable char d'assaut volant, quatre jours après le déclenchement de l'opération « Barbarossa », a été une fort désagréable surprise pour le Haut commandement allemand. Certes, les chasseurs de la Luftwaffe ont jusque-là rencontré essentiellement la version monoplace, c'est-à-dire sans mitrailleur arrière, ainsi que des pilotes qui manquaient cruellement d'entraînement, mais les « Zementer » (toupies à ciment), comme les appellent les aviateurs allemands, arrivent chaque jour un peu plus nombreux que la veille, et les Soviétiques commencent à rôder leurs tactiques. Bien que difficile à abattre, car construit autour d'un caisson blindé, l'Il-2 n'en a pas moins deux points faibles : son empennage fait de bois entoilé et son moteur en ligne.

◀ Atterrissage d'un A-4 de la 2./JG 54 à Rielbitzi au début de l'année 1943. Les Focke-Wulf des JG 51 et 54 recevront un camouflage hivernal temporaire au cours des hivers 1942-43 et 1943-44. (ECPA-D)

▶ Le *Gruppenstab* I./JG 51 sur le lac Bolchoï Ivan (Iwan-See) gelé début 1943. (ww2images.com)

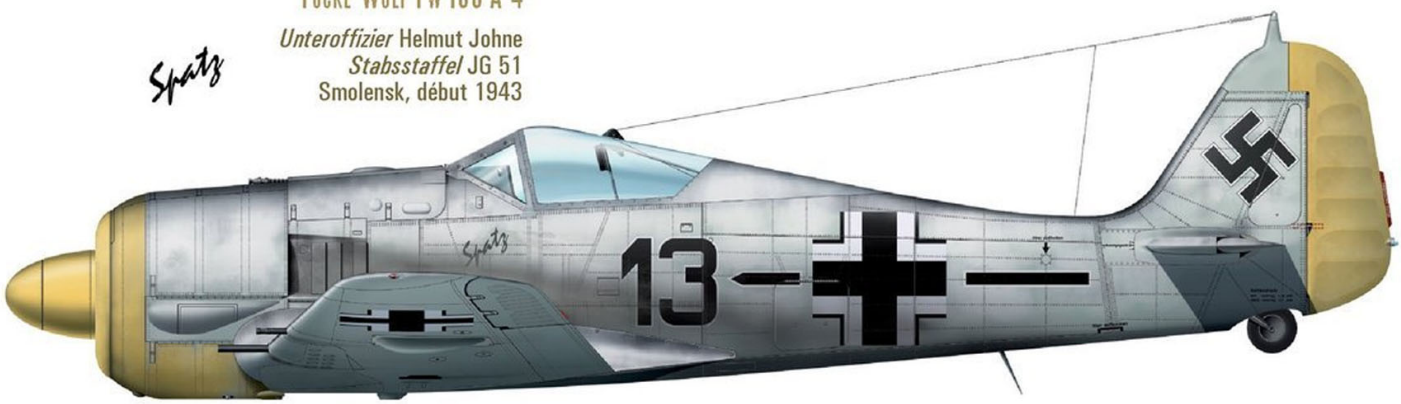
Mais à l'altitude à laquelle il opère généralement, il n'est pas toujours facile à un chasseur allemand de se glisser sous la queue du Chtourmovik. Or, tout autant que le Bf 109 F, le Bf 109 G, qui commence à apparaître en nombre sur le front de l'Est, souffre d'un manque de puissance de feu. En envoyant le Fw 190 A à la chasse aux « toupies », l'*Oberkommando der Luftwaffe* espère bien obtenir des résultats plus probants.

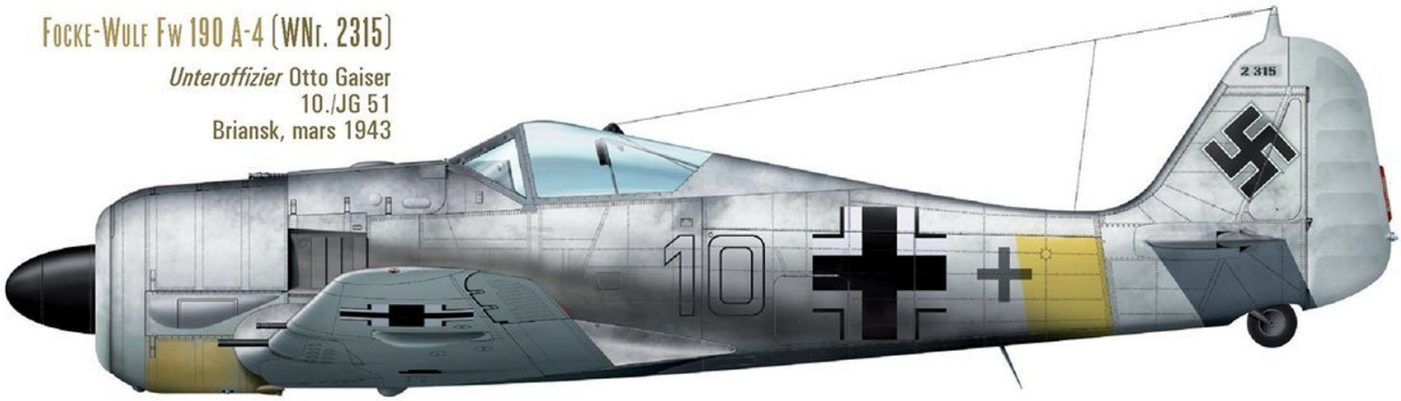
DE BONS DÉBUTS

Les débuts du Focke-Wulf sur le front de l'Est semblent peu encourageants. Non seulement l'appareil est handicapé par la fiabilité incertaine de son moteur, mais les mauvaises conditions météorologiques contrarient les missions et diffèrent les possibilités d'en découdre avec « Ivan ». Toutefois, tout va rapidement rentrer dans l'ordre, et les pilotes ne tarderont pas à apprécier les qualités de leur nouvelle monture dès qu'ils vont être confrontés à l'aviation soviétique.

Le I./JG 51 entre en action dans le secteur de Demïansk, où la poche n'est pas totalement résorbée. Bien évidemment, la première victoire du Fw 190 sur ce nouveau front est à porter au crédit du *Kommandeur*, qui revendique un I-16 le 29 septembre. Il faut attendre près d'un mois pour que le Fw 190 se mesure au Chtourmovik ; le 26 novembre, troisième jour de l'offensive d'hiver soviétique, le *Stabsschwarm* se heurte à une formation d'Il-2 et en revendique 4, dont 3 attribués à Krafft. Mais ce n'est qu'une mise en bouche, car en plusieurs sorties le 4 décembre, le I./JG 51 fait une véritable moisson : 29 victoires (1 LaGG-3, 3 P-40 et 25 Il-2) pour la perte d'un seul appareil… victime d'une panne de moteur ! Krafft en profite pour porter son palmarès personnel de 70 à 75, le *Leutnant* Edwin Thiel [1] (*Staka* 2./JG 51) est crédité de 4 Chtourmovik et d'un P-40 en l'espace de 18 minutes (victoires n° 38 à 42), le *Hauptmann* Horst Riemann [2] de 4 Il-2 (n° 2 à 5), etc. À noter le premier succès de l'*Unteroffizier* Oskar Romm, futur as aux 92 victoires et récipiendaire de la *Ritterkreuz*.

Cependant, tout ne se passe pas toujours aussi bien. Le 14 décembre, Heinrich « Gaudi » Krafft, touché par la DCA, se parachute dans les lignes ennemies, où il est battu à mort par des soldats soviétiques [3]. Le 17 janvier 1943, juste après son décollage d'Iwan-See (lac Bolchoï Ivan, entre Velikié-Louki et Nevel, dont la surface gelée faisait un excellent aérodrome), le *Kommodore* de la JG 51, dont le *Stab* vient juste d'être transformé, commet l'erreur de virer trop brusquement, entraînant le décrochage de son Fw 190 A-3 ; selon sa mauvaise habitude, le Focke-Wulf bascule du côté opposé et entre en collision avec le A-3 de l'*Oberleutnant* Rudolf Busch, qui assure l'intérim à la tête du I./JG 51. Si Nordmann saute en parachute et s'en sort avec une épaule démise, Busch trouve la mort. Le *Major* Erich Leie arrive de la JG 2 pour prendre le commandement du I./JG 51.





Nordmann est si affecté par cet accident qu'il décide de ne plus jamais voler en opération. S'il est maintenu à son poste comme commandant administratif, au combat, la JG 51 sera désormais menée par le *Hauptmann* Karl-Heinz Schnell, *Kommandeur* III./JG 51 ; ce groupe, replié à Jesau le 12 novembre 1942 pour commencer son entraînement sur Focke-Wulf, est revenu au front le 17 décembre et a été immédiatement mis à contribution dans le secteur d'Orel. Une polémique ne tarde pas à éclater et à enfler, car l'état-major de la *Luftflotte* 1 reproche à l'escadre de ne pas être en mesure d'exécuter toutes les missions qui lui sont commandées en raison de pertes exorbitantes, tant en hommes qu'en matériel. Il se murmure même à Berlin que la prestigieuse JG 51 « Mölders » n'est plus ce qu'elle était. C'est à la fois vrai et faux. Faux, parce que les pertes humaines restent à un niveau comparable à celles enregistrées par les autres escadres engagées sur le front de l'Est, certaines *Staffeln* conservant un bilan très positif (la 3./JG 51 ne déplore qu'un seul tué – par accident – entre juin 1941 et avril 1943 !). Mais vrai en ce qui concerne le matériel : en raison des nombreuses pannes encore constatées sur les premières versions du Fw 190 A, des dégâts infligés par l'ennemi tant en vol qu'au sol et du ravitaillement insuffisant en rechanges, mais aussi des difficiles conditions climatiques du nord de la Russie qui ne facilitent pas la maintenance, le taux de disponibilité des *Staffeln* s'est effondré au cours de l'hiver 1942-43, au point que certaines ne peuvent guère aligner plus de quatre machines de manière régulière. Cette polémique ne sera toutefois pas sans conséquence sur la carrière de Schnell, qui sera relevé de son commandement fin juin 1943 et muté au I./JG 106.

Pendant ce temps, le II./JG 51 a été retiré des opérations pour être transformé sur Fw 190 à Jesau début octobre 1942, mais les débarquements alliés en Afrique du Nord contraignent l'état-major à changer ses plans. Il redonne des Bf 109 G au groupe et l'expédie en Sicile, à l'exception de la 6. *Staffel* de l'*Oberleutnant* (puis *Hauptmann*) Diethelm von Eichel-Streiber, qui est rebaptisée *Stabsstaffel* JG 51 et équipée de 9 Fw 190 A ; curieuse unité, unique au sein de la *Jagdwaffe*, qui va compter une douzaine de pilotes et autant d'avions et être engagée sous le contrôle tactique du I./JG 51.

Le 17 décembre 1942, le jour de la première mission du III./JG 51 sur Focke-Wulf, l'*Oberfeldwebel* Günther Schack [4] (7. *Staffel*) revendique cinq Pe-2 en 17 minutes dans les environs de Sichevka (ses victoires n° 19 à 23), comme il le narre personnellement :

« 17 décembre 1942. Première mission avec le Focke-Wulf. [...] Sur le chemin du retour, à une altitude de 2 000 m, nous sommes tombés par hasard sur quatre Pe-2 près de notre terrain. J'ai appelé le pilote qui volait le plus près de moi : "*Max, tu prends celui de*

droite, je prends celui de gauche." Je me suis rapproché lentement des Pe-2. Quand je suis arrivé à une distance de 150 m, je volais pratiquement à la même vitesse qu'eux, et leurs mitrailleurs ont ouvert le feu sur moi. J'ai pris un soin particulier à assurer ma visée et à peine avais-je appuyé sur la détente que des flammes ont jailli de ma cible. Max s'est précipité comme un fou, mais il n'a pas mis un seul coup au but avant de dégager par-dessus la formation soviétique. J'ai adressé une courte rafale à un autre, et, à ma grande surprise, il est aussi tombé en flammes.

« Maintenant, les deux derniers avaient mis le cap à l'est. Je les ai pistés, tirant alternativement sur l'un et sur l'autre, tout en me demandant quand je tomberai à court de munitions. Tout à coup, les deux se sont enflammés au même moment. Max était mon seul témoin. L'un des deux Pe-2 a maintenu son altitude pendant un long moment, traînant derrière lui une longue fumée noire. Deux hommes ont sauté, et, peu après, l'appareil s'est écrasé au sol à quelques kilomètres de distance de l'autre.

« Pendant ce temps, nous avions franchi les lignes et, alors que nous nous dirigions vers le terrain, nous avons rencontré trois autres Pe-2. Comme il nous restait assez d'essence, nous avons décidé de les attaquer. Max s'est rué comme un malade sur l'un d'eux et, cette fois, il l'a eu. Je n'avais plus de munitions, sauf pour un seul canon, alors j'ai rompu le combat. À peine avions-nous mis le cap sur le terrain, que nous avons repéré trois nouveaux Pe-2 droit devant nous. Max devait les attaquer sans moi, mais il était si nerveux qu'il ne les a pas touchés. Toutefois, comme nous survolions nos propres lignes, je n'avais pas l'intention de les laisser repartir impunément. J'ai ajusté mon unique canon pour tirer entre le fuselage et le moteur, là où se trouvait le réservoir. Quand le premier a pris feu, j'ai crié de joie. Je n'ai pas perdu une seconde et j'ai attaqué le deuxième. Il a émis une épaisse fumée noire, mais maintenant je n'avais plus de munitions. Le Russe a plané jusqu'au sol, où il s'est posé sur le ventre, ravagé par les flammes. J'étais épuisé et en nage. Au-dessus du terrain, les battements d'aile ont duré une éternité ! Ce fut ma première expérience avec ce nouveau taxi. »

Son ailier, l'*Unteroffizier* Max Bärmoser, revendique ainsi sa deuxième victoire.

En février 1943, le IV./JG 51 est également transformé et revient du côté d'Orel début mars, désormais placé sous les ordres du *Major* Rudolf Resch.

LES CHASSEURS SOVIÉTIQUES FACE AU « FOKKER »

À l'automne 1942, les rapports commencent à s'accumuler sur le bureau de l'état-major des VVS RKKA [5]. Les documents de la 8e Armée aérienne relatent la première apparition du Fw 190 dans la région de Stalingrad en… septembre 1942. Le 9 septembre pour être précis, deux avions de ce type sont rattrapés lors d'une ressource après un bombardement par la demi-douzaine de Yak du *Kapitan* Tarasov et abattus, le premier par une passe frontale et le deuxième par une attaque venue d'en haut par l'arrière. Les deux Bf 109 en protection des « Fokker » (c'est ainsi que sont baptisés ces avions par les aviateurs soviétiques par commodité, tout en sachant en parfait état de cause que l'appareil n'avait aucun lien avec la firme hollandaise) sont contraints par un autre groupe de Yak à engager un combat séparé.

Tout cela est bien beau, à ceci près que les archives allemandes n'attestent aucune perte de Fw 190 dans la région de Stalingrad pour la période indiquée, vu que le nouveau chasseur n'est entré en service que trois semaines plus tard et du côté de Leningrad, à 1 500 km plus au nord. Il est probable que les « Fokker » de Stalingrad étaient des Macchi C.200 italiens ou des IAR.80 roumains. Les archives de l'état-major de la 8e Armée comportent encore de fréquentes mentions de rencontres avec des He 113 – avion mythique de la Luftwaffe, créé par les efforts de la propagande de Goebbels –, les aviateurs soviétiques ayant tendance à nommer ainsi l'une des versions de l'avion de la société Messerschmitt, bien réel celui-là, le 109 F ; il s'est donc produit une confusion similaire au-dessus de Stalingrad. Rien d'étonnant, en fait, car les aviateurs soviétiques ont été informés, tant par leurs services de renseignements que par leurs collègues britanniques, des qualités de combat redoutables du Fw 190, et c'est avec une impatience teintée d'inquiétude qu'ils attendent l'apparition imminente du dernier chasseur allemand sur le front.

Selon les estimations du NII VVS en automne 1942, les types usuels des chasseurs à disposition de l'aviation soviétique cèdent quelque peu face au Fw 190 A-3 sur l'ensemble des performances. En ce qui concerne la vitesse maximale, le LaGG-3, avec son moteur M-105PF, sur un intervalle d'altitudes allant du sol à 1 500 m rend environ de 20 à 25 km/h au Fw 190 A-3 et de 12 à 17 km/h de 1 500 à 4 250 m. Au-dessus de 4 250 m, le Fw 190 creuse l'écart, la différence atteignant près de 50 km/h vers 5 000 m en faveur de l'avion allemand. L'armement du LaGG est sensiblement plus léger : en tout et pour tout, un unique canon ShVAK de 20 mm et une mitrailleuse UBS de 12,7 mm face aux quatre canons et deux mitrailleuses de l'avion allemand. Les temps mis pour grimper à 5 000 m sont sensiblement identiques, les gains en chandelle de l'ordre de 700 à 750 m étant également équivalents pour les deux avions, tandis que la manœuvrabilité horizontale reste à l'avantage du LaGG-3.

Pour des altitudes allant jusqu'à 2 750 m, l'avance du Fw 190 A-3 face au Yak-1 avec moteur 105P se réduit progressivement de 20 à 5 km/h. Entre 2 800 et 3 800 m, les avions ont une vitesse maximale équivalente, mais au-dessus de la deuxième altitude de rétablissement, la supériorité du Fw croît rapidement pour atteindre 60 km/h à 5 000 m. La vitesse ascensionnelle est meilleure chez le Yak-1 ; il gagne près de 1 000 m en chandelle. Indubitablement, sa manœuvrabilité horizontale surclasse les indicateurs connus du Fw 190 A-3. Pour ce qui est de l'armement, le Yak-1, avec son canon ShVAK et ses deux mitrailleuses ShKAS de calibre 7,62 mm (au front, les aviateurs appellent les ShKAS « armes humanitaires » en raison de leur peu d'efficacité pratique), cède encore plus face au chasseur allemand que le LaGG-3. L'appréciation du Yak-7 avec le moteur M-105PF est peu différente du cas précédent, à l'exception des détails suivants : le Yak-7 est légèrement plus rapide (de 3 à 5 km/h) dans une étroite frange d'altitude allant de 2 700 à 3 800 m. En raison d'un moteur plus puissant que celui du Yak-1, sa vitesse ascensionnelle et sa manœuvrabilité verticale sont notoirement supérieures aux indicateurs du Fw 190 A-3. La situation avec l'armement est également améliorée en raison du remplacement des ShKAS par deux UBS de gros calibre. Néanmoins, la masse de projectiles tirés par seconde demeure au moins deux fois plus lourde chez le chasseur allemand.

Le chasseur amélioré de Yakovlev, qui arrive à l'été de 1943, le Yak-9, s'avère plus rapide que le Focke-Wulf aux altitudes allant de 3 500 à 4 000 m. Les protections montées sur les chasseurs soviétiques susmentionnés sont bien plus légères que celles du Fw 190 A-3. En outre, le gros moteur en étoile refroidi par air est moins vulnérable aux armes de petit calibre.

À l'automne 1942, le La-5 représente le dernier cri en matière de chasseurs pour les VVS. Sa production débute alors tout juste, et, pour cette raison, il souffre de nombreuses maladies de jeunesse. Le puissant moteur M 82 lui assure une supériorité en vitesse de pointe par rapport au Fw 190 A-3 du sol jusqu'à 3 200 m (15-20 km/h environ vers 2 500 m). Au-dessus de cette altitude, l'avantage revient progressivement au chasseur allemand, qui gagne quelque 50 km/h à 5 000 m. La manœuvrabilité tout azimut du La-5 est supérieure à celle du « Fokker », mais, indiscutablement, sa puissance de feu reste inférieure à celle du chasseur allemand. Les pilotes des premiers La-5 volent presque toujours verrière ouverte, ce qui réduit les vitesses de vol en mission. La forte puissance spécifique de la machine n'a pas été suffisamment intégrée en pratique, et, selon des habitudes bien ancrées, les pilotes continuent à engager les avions adverses à l'horizontale.

[4] Il finira la guerre comme *Hauptmann* et *Kommandeur* IV./JG 3 avec les Feuilles de chêne et 174 victoires en 780 missions de guerre ; il a été abattu 15 fois !

[5] VVS RRKA : Voenno-Vozduchnïe Sily Raboché-Krest'yanskoi KrasnoiArmii – ou Forces aériennes militaires de l'Armée rouge du Peuple et des Paysans.

▶ L'*Oberstleutnant* Hannes Trautloft, *Kommodore* JG 54, se prépare à décoller à bord d'un A-4 de la 1./JG 54 à Krasnogvardeisk, au début de l'année 1943. La JG 54, tout comme la JG 51, avait pris l'habitude de peindre la bande jaune indicative du front de l'Est sous la croix de fuselage. (ECPA-D)

◢ Un A-4 de la 1./JG 54 se présente à son tour à Rielbitzi. Les marques d'identification du front de l'Est (dessous du capot, saumons des intrados, bande de fuselage et gouvernail jaunes) sont bien visibles. (ECPA-D)

Sur le La-5, il est inutile, voire dangereux, de suivre un Fw 190 A-3 en piqué ou d'esquiver une attaque par une spirale descendante. Ultérieurement, la vélocité du La-5 aux basses et moyennes altitudes (où se déroulent la majorité des combats aériens sur le front de l'Est) se développera mieux que celle de son homologue allemand. Cette supériorité ne fera que croître avec l'apparition des modèles La-5F et La-5FN (à la fois plus puissants, plus aérodynamiques et plus légers) et deviendra vraiment importante vers l'automne de 1943.

Comme le résumera le Héros de l'Union soviétique et futur général de division aérienne Georgii Arturovitch Baïevsky, alors commandant du 5e GvIAP, dans un article paru dans la revue *Flotte Rouge* : « Il faut le répéter encore et encore, ne laissez jamais un avion ennemi prendre l'avantage en altitude sur vous, et vous remporterez le combat. »

LA « GRÜNHERTZ » EN ACTION

Au fil des livraisons, deux nouveaux groupes peuvent être rééquipés en Fw 190 A : le I./JG 54 (*Hauptmann* Hans Philipp) et le II./JG 54 (*Major* Hans « Assi » Hahn), respectivement en décembre 1942 et en février 1943.

Dans le courant du mois de décembre 1942, les trois *Staffeln* du I./JG 54 sont retirées du front l'une après l'autre pour recevoir leurs nouvelles montures à Heiligenbeil (Prusse-Orientale). Elles effectuent leur première sortie depuis Krasnogvardeisk (Gatchina), entre Leningrad et le lac Ilmen, le 28 décembre. C'est un grand soulagement pour Hans Philipp et ses pilotes, qui commençaient à souffrir de la domination quantitative de la chasse soviétique. Le *Kommandeur* remporte la première victoire de la « Grünhertz » sur Fw 190 (un « I-15 ») le 29 décembre. Philipp va rapidement tirer le meilleur parti de sa nouvelle machine, ajoutant le lendemain 8 nouvelles victoires à son palmarès, qui en compte désormais 127. Dès lors, il semble « inarrêtable » : le 14 janvier 1943, il atteint le nombre de 150 [6], ce qui lui vaut de recevoir une jolie décoration pour la cheminée de son salon : un portrait du *Reichsmarschall* dans un cadre en argent !

Mais il n'est pas le seul à bénéficier du remarquable tempérament du Focke-Wulf. À la fin du mois de janvier 1943, l'*Oberleutnant* Hans Götz (3./) a atteint les 55 victoires (+8), l'*Oberfeldwebel* Herbert Brönnle (2./) les 51 (+17) et un certain *Feldwebel* Otto Kittel (2./) en est maintenant à 31 [7].

Le 23 février 1943, un combat épique oppose le I./JG 54 au 236e IAP sur Yak-1 sur le front de Leningrad. Non seulement ce régiment est complètement décimé, mais il perd son chef, le *Major* Kouznetsov, ainsi que le commandant de la division (215e IAD), le *General Major* G. P. Kravtchenko. Le I./JG 54 est crédité de 15 victoires, Philipp ajoutant 4 Yak-1 et 2 LaGG-3 à son palmarès – avec 2 Il-2 et 2 LaGG-3 supplémentaires en fin de matinée, il porte son total à 175. Le *Gruppe* ne perd aucun avion !

C'est le grand retour du *Kommandeur* du I./JG 54, qui n'avait remporté aucun succès entre le 25 janvier et le 21 février (permission ?). Il va vite rétablir la situation, revendiquant 9 victoires le 7 mars et sa 200e le 17 mars, jour de son 26e anniversaire – il est le deuxième pilote allemand à atteindre ce nombre. Quand il quitte le front de l'Est, à la fin du mois de mars, avec le grade de *Major*, pour prendre le commandement de la JG 1, il a décroché les plus hautes décorations du III. *Reich* et se trouve à la tête d'un palmarès de 203 victoires – il est alors l'as des as de la Luftwaffe [8].

[6] Il est le cinquième pilote allemand à atteindre ce score, derrière Gordon Gollob, Hermann Graf, Hans-Joachim Marseille et Wolf-Dietrich Wilcke.

[7] Götz (RK reçue le 23.12.42), devenu *Staka* 2./JG 54, est tué le 4 août 1943 ; crédité de 82 victoires en plus de 600 missions de guerre (promu *Hauptmann* à titre posthume). Brönnle recevra la *Ritterkreuz* le 14 mars 1943 et sera tué le 4 juillet ; crédité de 58 victoires en 387 missions de guerre. Kittel fait partie des plus grands as allemands, avec 267 victoires en 583 missions de guerre, au moment de sa disparition le 16 février 1945 ; décoré des Glaives.

[8] Hermann Graf, le premier à avoir atteint le chiffre de 200 (02.12.42), a été retiré de la circulation sur ordre de Göring et n'a pas encore repris les combats.

Entretien avec Dimitri A. Alexeïev

Dimitri Alexeïevitch Alexeïev a été pilote au 41e GvIAP sur La-5 et La-7. Il est arrivé au front à la fin de l'année 1943 et a connu peu de rencontres avec la chasse allemande, faute d'adversaires. Jeune pilote sans expérience, il a surtout joué sur les performances de sa machine et non sur sa maniabilité, et c'est en cela que son témoignage diffère de celui des grands as.

Les vitesses horizontale et verticale du La-5FN vous convenaient-elles ?

Oui, encore que ces caractéristiques dépendaient du moteur particulier. En taux de montée, le La-5FN surclassait le « Messer », et je ne parle même pas du « Fokker ». Si le « Messer » tentait de fuir par le haut, on le rattrapait, et d'autant plus vite qu'il tentait de grimper à la verticale. Le « Fokker » était plus lourd que le « Messer », c'est pourquoi on le rattrapait encore plus vite. En vitesse horizontale, le La était un peu plus rapide que le « Messer » et nettement plus rapide que le « Fokker ». En vitesse horizontale, ni l'un ni l'autre ne pouvaient échapper au La-5FN. Si les pilotes allemands n'avaient pas la possibilité de piquer, alors, tôt ou tard, on les rattrapait. Il faut dire que les Allemands amélioraient sans cesse leurs chasseurs, et il y eut chez eux une version du « Fokker », soit E [*sic*], soit D, qui pouvait égaler peu ou prou le La-5FN. Mais lorsque cette version est apparue (tard, vers la fin de la guerre), on avait déjà largement été rééquipés en La-7. Du coup, l'avantage en vitesses verticale et horizontale est quand même resté de notre côté. Il y eut même chez les Allemands une version du « Messer » qui volait plus vite que notre La-5FN. Elle est arrivée vers la fin de la guerre, fin 44 je crois. À dire vrai, nous ne l'avons jamais rencontrée, à l'exception de Lobanov, dont je me souviens bien de la tête déconfite lorsque deux « Messer » lui ont échappé en montée sans qu'il ne puisse les rejoindre !

Et l'accélération du La-5FN par rapport aux chasseurs allemands ?

Très dynamique, en accélération il valait le « Messer » et surclassait le « Fokker ».

La manœuvrabilité horizontale par rapport aux appareils adverses était-elle comparable ?

Pratiquement, oui. On n'hésitait jamais à s'engager en virages en combat.

Quelle était l'échelle des vitesses utilisables pour le La-5FN en combat aérien ?

Au combat, on ne regarde pas le badin, on sent les réactions de la machine. Les vitesses ? À peu près celles-ci : on commençait le combat à Vmax, environ 610-620 km/h. Si on piquait avant d'entamer le combat tournoyant, alors c'est sûr, la vitesse était majorée de 30 km/h environ. En cours de combat, évidemment, on perdait de la vitesse : tu voulais battre ton adversaire en virages, alors tu augmentais l'incidence au détriment de ta vitesse. Du coup, en virage, ta vitesse chutait à 200-250, mais ce n'était rien, tu ne partais pas en vrille pour autant. Le La avait une particularité (très agréable, il faut le dire) : avant de décrocher, il prévenait par des vibrations. Dès qu'il vibrait, tu remettais du gaz.

Sur les particularités du combat aérien face aux bombardiers et chasseurs allemands, que pouvez-vous dire ?

Sur les bombardiers, je ne peux rien dire. Quand j'ai commencé à voler, il n'y en avait plus depuis belle lurette. Nous, les jeunes pilotes, on en rêvait avant chaque vol : ah ! la, la... si on pouvait trouver ne serait-ce qu'un « péquenot » (*Stuka*) sur notre route, ce serait un cadeau du ciel pour se faire la main sur une proie facile. Mais bon, il n'y en avait plus, qu'est-ce que tu veux... Les avions de chasse ennemis étaient puissants, rapides, maniables, robustes, avec un très bon armement, surtout le « Fokker ». Ils rattrapaient le La-5 en piqué et nous semaient en piqué de même. Retournement et piqué, et on ne les voyait plus. Les Allemands le savaient et utilisaient très bien cette tactique. Les pilotes allemands étaient très opportunistes. Leur tactique préférée était de piquer, tirer au vol et mettre les voiles, vers le bas toujours, sans engager le combat aérien. Notre tâche à nous était de ne pas se faire surprendre par l'attaque. Visiblement à cause de leur opportunisme, les Allemands n'étaient pas très stoïques en combat. Dès qu'on les serrait un peu, retournement, piqué. Ils acceptaient le combat aérien en de très rares occasions et uniquement lorsqu'ils avaient l'avantage du nombre et de l'altitude. Mais enfin s'ils le faisaient, c'étaient des adversaires coriaces et experts. Les Allemands étaient bien préparés. Nous, en sortant d'école, on était « de vilains petits canards », tout juste bons à se faire descendre. C'est ce qui serait arrivé d'ailleurs sans nos anciens. Ils aimaient bien s'en prendre à l'avion isolé. Si tu traînais, ils te bectaient de suite. J'ai vite appris à ne pas rester en dehors de la formation.

En conclusion, si je vous ai bien compris, à des altitudes allant jusqu'à 5 000 m, le La-5FN surclassait presque toutes les versions du Fw 190 et du Me 109 en vitesse horizontale et en manœuvre verticale, était équivalent à l'horizontale mais inférieur en vitesse de piqué. C'est cela, avec la verrière ouverte et les lance-bombes ?

Oui. Avec notre verrière ouverte et nos lance-bombes, on les rattrapait quand même. Je répète, les chasseurs allemands ne pouvaient nous semer qu'en piqué. Ça, nous le savions très bien et eux aussi d'ailleurs... Notre tâche consistait à les serrer au sol sans leur laisser le temps de prendre de la vitesse. Voilà ce qui arrivait si l'Allemand était coincé près du sol. Il était cuit, et il ne lui restait plus qu'à tenter sa chance en chandelle. C'est là qu'on l'attrapait. La distance se réduisant assez vite, on avait amplement le temps pour le tir, la visée, la correction. Si tu n'avais pas rattrapé l'Allemand en chandelle, il te semait en piqué. Encore qu'on avait nos chances. L'Allemand en piqué, fallait agir vite : donner pleins gaz, charger l'hélice au max et pendant quelques secondes, le Lavotchkine faisait un bond. C'était au cours de ce bond qu'on pouvait aisément les rejoindre et les descendre à portée de tir. Ça marchait bien, on s'approchait et on les descendait. Mais bon, si tu avais raté l'occase au bon moment, alors c'était effectivement fini, et l'Allemand creusait l'écart. En dehors de la vitesse de piqué, le La-5 cédait en puissance de feu aux chasseurs allemands. Surtout face au « Fokker ». On le redoutait parce que s'il t'alignait, tes chances de survie étaient minimes. Quatre canons, ce n'est pas de la plaisanterie. De face aussi, c'était peu agréable. Une fois, j'ai fait une passe frontale face à un FW et je me suis juré : plus jamais ça ! Heureusement qu'il a pris peur et a dégagé avant moi.

En combat tournoyant, lequel des deux chasseurs était considéré comme le plus dangereux ?

Aucun d'entre eux n'était un cadeau, mais le « Messer » était considéré comme le plus dangereux. Il était plus rapide et plus dynamique.

L'auteur tient à remercier Oleg Sinolecka pour son aide précieuse concernant le point de vue soviétique sur le Fw 190. ■

◀ Ce A-4 « 1 noir », photographié à Krasnovargdiesk au début de l'année 1943, appartient à la 2./JG 54 et était vraisemblablement la monture du *Staffelkapitän*, l'*Oberleutnant* Siegfried Graf von Matuschka († 15.04.43, *Staka* 4./JG 54, crédité de 29 victoires). (ECPA-D)

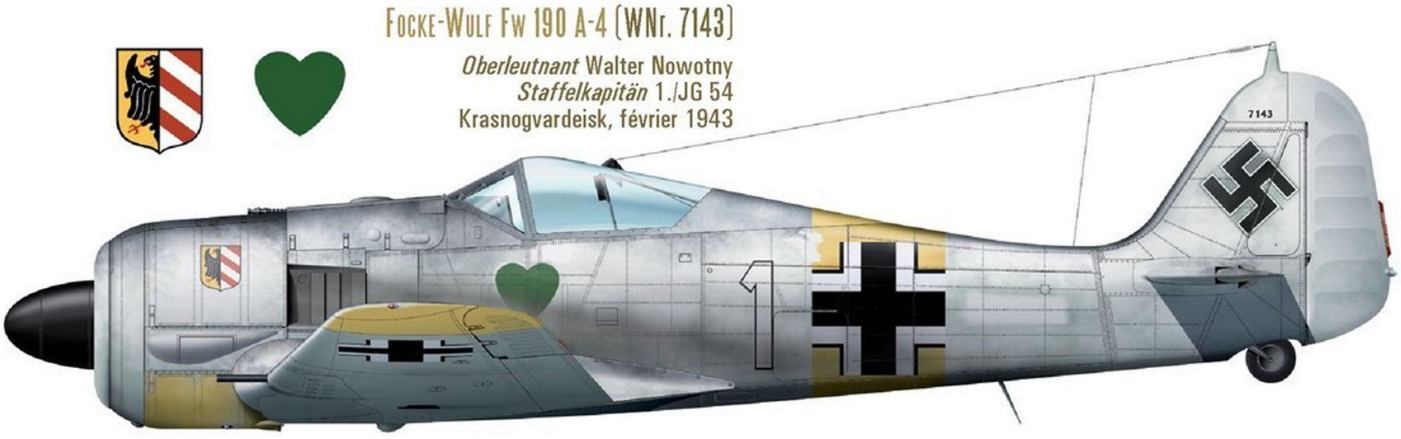
▶ L'*Oberstleutnant* Hannes Trautloft, *Kommodore* de la JG 54 d'août 1940 à juillet 1943. On aperçoit son A-4 au second plan, revêtu des marques spécifiques à sa fonction. (ECPA-D)

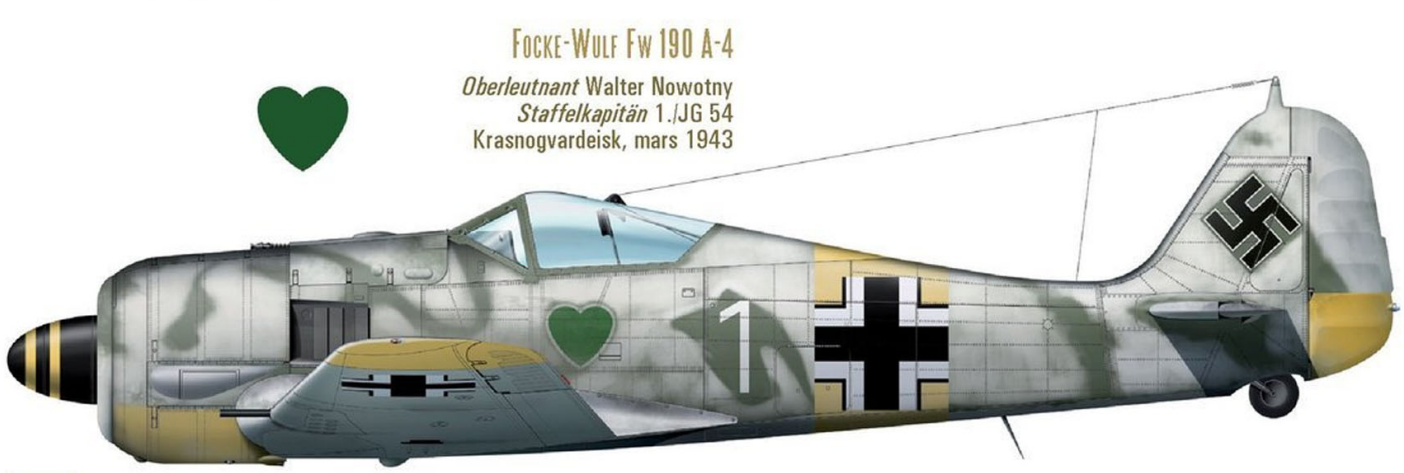
Il peut partir l'esprit tranquille, désormais deux autres de ses « poulains » marchent sur ses traces, et les élèves vont même dépasser le maître !

Le premier est le *Feldwebel* Otto Kittel, qui a été affecté à la 2./JG 54 en janvier 1941. Après des débuts difficiles, puisqu'il doit sauter au-dessus de la mer du Nord à cause de problèmes techniques (mai 1941), il remporte enfin ses deux premières victoires sur le front russe le 24 juin 1941. Son ascension reste assez lente, puisqu'il n'en est qu'à 21 à la fin de l'année 1942. Lui, qui n'est alors qu'un bon pilote, sans plus, parmi tant d'autres au I./JG 54, il remporte la 4 000e victoire de la « Grünhertz » le 19 février 1943. Après avoir revendiqué son 47e succès, le 15 mars, il est abattu derrière les lignes allemandes en Courlande ; il ne rentrera que trois jours plus tard.

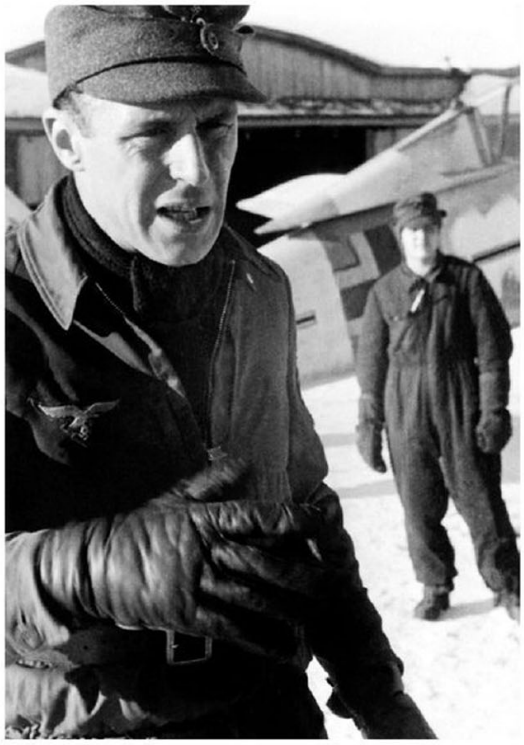
Le second « poulain » est l'*Oberleutnant* Walter Nowotny, un Autrichien qui arrive à la JG 54 à l'âge de 20 ans. C'est avec la réserve de l'escadre (1. Erg.St./JG 54) qu'il revendique ses deux premières victoires le 19 juillet 1941. Quand il est affecté à la 3./JG 54, au printemps 1942, il en a ajouté 10 autres. Au moment où Hans Philipp quitte son groupe, Nowotny en est déjà à 79, il commande la 1./JG 54 et arbore la *Ritterkreuz* autour du cou depuis le mois de septembre précédent. En moins de quinze jours, la *Grünherz* perd deux de ses plus grands as. Le 21 février 1943, « Assi » Hahn est abattu dans les lignes soviétiques près de Zaluchye, peu après avoir remporté son 108e succès ; il est fait prisonnier. Le 6 mars, c'est le tour de Hans Beißwenger, ainsi que le détaille l'*Unteroffizier* Georg Munderloh de la 6./JG 54 :

« Après notre arrivée dans notre zone de patrouille, j'ai aperçu 15 Il-2 escortés par 15 à 20 LaGG-3. J'ai signalé leur présence à notre leader,





l'*Oberleutnant* Hans Beißwenger. Nous foncions droit sur eux à grande vitesse. Ma *Rotte* était légèrement devant, avec Beißwenger et son ailier au-dessus de nous et sur le côté. J'ai demandé et obtenu l'autorisation d'attaquer. À ma première passe, j'ai réussi à descendre un LaGG-3, qui m'a été confirmé par Beißwenger par radio. Ensuite, il a dû être engagé dans un combat tournoyant de son côté, parce que je ne l'ai plus jamais entendu ni revu. »



Probablement percuté volontairement par un chasseur soviétique près de Staraïa-Roussa, Beißwenger est tué après avoir remporté ses deux dernières victoires (total : 152) ; son corps ne sera jamais retrouvé. Munderloh est également abattu (total : 20), mais il est fait prisonnier. Le *Hauptmann* Heinrich Jung, précédemment *Staka* 4./JG 54, prend le poste de *Gruppenkommandeur*.

Au cours du mois d'avril, les missions sont perturbées par les mauvaises conditions climatiques, et les opérations se recentrent sur la ville martyre de Leningrad et autour du lac Ladoga. Le mois suivant est consacré à tenter d'endiguer une percée soviétique dans ce secteur. Le 15 juin, Walter Nowotny franchit le cap des 100 victoires grâce à un triplé. Mais il n'est pas décidé à s'en tenir là, en 9 jours de *freie Jagd* (chasse libre) au-dessus de la Volhov, il atteint 124. Cependant, son *Kommodore*, sentant qu'il est prêt à prendre tous les risques pour décrocher les Feuilles de chêne, l'envoie en repos forcé en même temps que *l'Oberleutnant* Maximilian « Max » Stotz (*Staka* 5./JG 54), qui, stimulé par la compétition, fait le forcing pour tenir son challenger à distance ; avec 47 succès crédités depuis le début de l'année, il en est maintenant à 176 [9].

LA JG 26 EN RUSSIE

Fin 1942, dans le cadre d'une saine gestion de ses unités de chasse, le *General der Jagdflieger* Adolf Galland décide de faire tourner les *Geschwader* de manière à offrir aux pilotes une plus grande expérience au combat en se mesurant à des adversaires très différents. Au début de l'année 1943, il prévient ainsi la JG 26 qu'elle rejoindra le front de l'Est pour prendre la place de la JG 54 rappelée à l'Ouest. Pour commencer, il choisit le I./JG 26, ainsi que la 7./JG 26, celle-ci en échange de la 4./JG 54.

Au I./JG 26 du *Major* Johannes Seifert, la nouvelle est plutôt bien accueillie. À cette époque, le front russe est encore synonyme de victoires faciles et de promotions rapides. Beaucoup rêvent d'accrocher la *Ritterkreuz* autour de leur cou pour des efforts et des dangers bien moindres que face à la RAF et à l'USAAF. La 7./JG 26 est aux mains du *Hauptmann* Klaus Mietusch, un leader de 24 ans particulièrement expérimenté, présent à cette *Staffel* depuis septembre 1939, et qui a déjà revendiqué 28 avions ennemis.

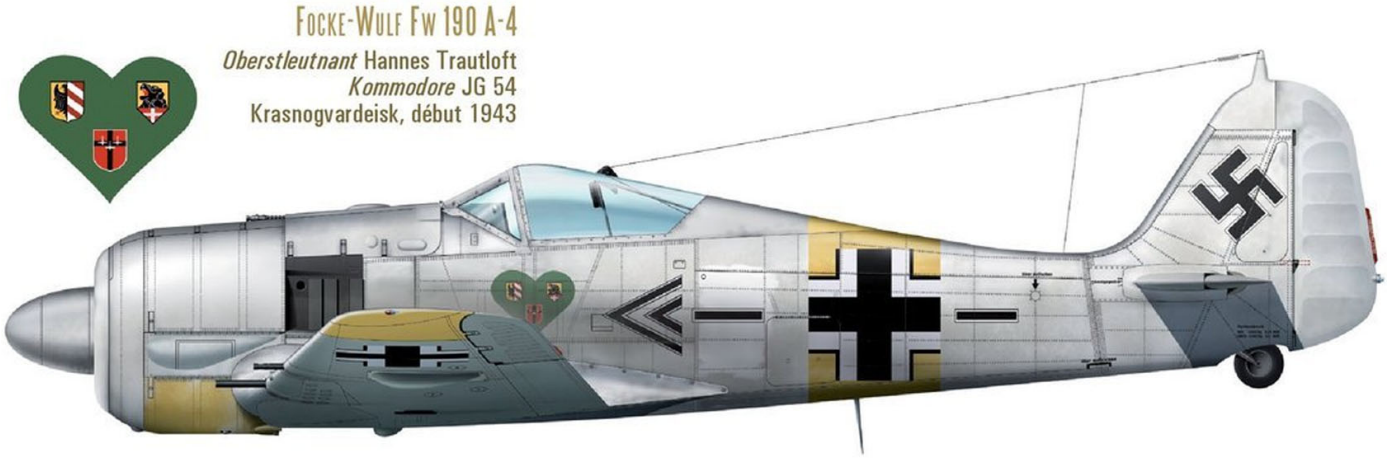
Le 2 février 1943, le I./JG 26 s'installe à Rielbitzi, sur les bords du lac Ilmen, pour opérer au-dessus de la poche de Demïansk qui résiste encore. Si les pilotes de la JG 54 vont être confrontés à de graves difficultés à l'Ouest, comme on le verra dans le chapitre suivant, ceux de la JG 26 trouvent rapidement leurs marques. Donald Caldwell explique pourquoi [10] :

« Rielbitzi était un *Feldflugplatz* (terrain avancé) typique, mais le personnel de la *Grünherz* avait fait de son mieux pour le rendre confortable au cours des seize mois qu'il avait passé sur place. L'hiver était déjà bien en place, et les températures descendaient régulièrement sous les -40° C. Les pilotes de la *Schlageter* prirent leurs quartiers dans le village adjacent et reçurent leurs consignes concernant cette nouvelle affectation. Les combats aériens en Russie n'avaient rien à voir avec ce qu'ils avaient connu à l'Ouest. Rares étaient les missions menées au-dessus de 3 000 m, et la plupart des affrontements se déroulaient bien plus bas. Les chasseurs allemands volaient en petit nombre ; le *Schwarm* constituait la formation tactique la plus commune, et de nombreuses patrouilles étaient effectuées par des *Rotten* de deux avions. La navigation à l'estime revêtait un caractère primordial. Les pilotes allemands devaient conserver en mémoire l'emplacement de leurs lignes dès le décollage et, si possible, demeurer à distance de vol plané du front. Peu d'entre eux survivraient à un atterrissage dans les lignes russes. Enfin, s'ils survolaient un territoire hostile, ils devaient prendre garde à la DCA, bien plus redoutable que les chasseurs soviétiques.

« La *freie Jagd* (chasse libre), le survol du front à la recherche d'objectifs d'opportunité, était de loin la mission préférée. À l'Est, la chasse libre consistait la plupart du temps à envoyer des *Schwärme* à la rencontre de formations de bombardiers et d'avions d'assaut repérées par les réseaux de guet. Les patrouilles allemandes restaient généralement à l'intérieur de leurs lignes et leurs pertes étaient très légères. La Luftwaffe était à l'origine de cette formation tactique, et le travail d'équipe bien rodé des pilotes allemands les rendait quasi invulnérables à la chasse soviétique à cette période de la guerre. »

[9] Il a été le sixième pilote à atteindre les 150 victoires (26.01.43).

[10] D. Caldwell, *op. cit.*



Le I./JG 26 en découd pour la première fois avec « Ivan » le 16 février, revendiquant 11 Il-2 sans la moindre perte, le premier succès sur ce nouveau théâtre d'opérations étant à porter au crédit du *Kommandeur*, Johannes Seifert.

Fin février, les hommes de Mietusch s'installent à Gatchina, petit terrain proche de Krasnogvardeisk. La 7./JG 26 est rattachée au I./JG 54, en appui des troupes allemandes qui tentent de couper le couloir que les Soviétiques ont réussi à établir entre elles et Leningrad. S'il y a un pilote qui s'acclimate plutôt bien sous cette nouvelle latitude, c'est le *Feldwebel* Erich Jauer ; il va revendiquer 12 victoires, mais sera fait prisonnier après avoir été abattu par un P-40 le 18 juin.

Le 10 juillet, la 7./JG 26 est renvoyée en Allemagne. Son passage lui a permis d'ajouter 63 victoires à son déjà brillant palmarès pour la perte de deux tués et un prisonnier du fait de l'ennemi ; une performance presque équivalente à celle que cette *Staffel* avait accomplie en Sicile deux ans plus tôt [11], mais, cette fois, sans provoquer la panique dans les rangs soviétiques, comme cela avait été le cas au-dessus de Malte. D'ailleurs, son départ passera totalement inaperçu ! Klaus Mietusch a signé ses victoires n° 31 à 44 sur le front de l'Est, et l'*Oberfeldwebel* Heinz Kemethmüller [12], qui y avait déjà combattu avec la 8./JG 3, a porté son palmarès à 72 succès.

Sur ces entrefaites, le I./JG 26 est transféré à Orel, en prévision de l'offensive contre le saillant de Koursk le 20 mai, et, le 31, Johannes Seifert est relevé de ses fonctions pour rejoindre la *Führerreserve ObdL*. En effet, sa mère a demandé son transfert à une unité non combattante comme seul soutien de famille, son jeune frère, Gerhard, membre du III./JG 26, ayant été tué en février [13]. Il est aussitôt remplacé par le *Hauptmann* Fritz Losigkeit, qui ne restera que trois semaines, car affecté au III./JG 51. Le 6 juin, le I./JG 26 repart pour l'Allemagne ; il a revendiqué 127 victoires pour la perte de cinq pilotes tués ou disparus au combat.

Quant à l'expérience tentée par Galland, elle tournera court, en grande partie, comme on le verra, à cause de l'incapacité des pilotes venus de l'Est à s'adapter aux conditions du front de l'Ouest.

LA JG 51 EN ACTION

Retour au 23 février 1943, où les I. et III./JG 51 sont également à la fête dans le secteur d'Orel, remportant 43 victoires, plus 3 attribuées à la 15.(*Span*)/JG 51, qui vole sur Bf 109 F. Cette dernière unité est alors le troisième contingent de volontaires espagnols de la *Division Azul*, dont le premier est arrivé sur le front russe en octobre 1941. À la mi-mars 1943, en raison de pertes au combat et de l'obligation d'évacuer rapidement le

[11] Cf. *Le coup de torchon de Müncheberg, la 7./JG 26 au-dessus de Malte*, in *Aéro-Journal* n° 2 (février 2008).

[12] Grièvement blessé en novembre 1944. Titulaire de la *Ritterkreuz* (02.10.42) et de 89 victoires, dont 71 à l'Est (il avait préalablement combattu au sein de la 8./JG 3).

[13] Il reprendra du service dès septembre 1943 en tant que *Kommandeur* II./JG 26 et sera tué en entrant en collision avec les débris de sa 57e victime (un P-38 du 55th FG) le 25 novembre.

[14] Kurt Tanzer (RK) finit la guerre avec 173 victoires en 723 missions de guerre en tant que *Staka* 13./JG 51. Il rejoindra la Bundesluftwaffe avec le grade de *Major* en 1960 et sera tué dans un accident à bord d'un T-33 le 25 juin de la même année.

[15] Comme ses deux frères, Hermann (*SS-Hauptsturmführer*, I. SS-Pz.Rgt. 19) et Walter (*Major*, III./NJG 5), il obtiendra la *Ritterkreuz* (22.11.43). Il termine comme *Major* et *Kommandeur* III./JG 52.

[16] Section de quatre appareils.

◀ Des Fw 190 A-4 de la 1./JG 51 probablement à Briansk au printemps 1943. (ECPA-D)

terrain d'Orel, les Espagnols se retrouvent sans avion. Quelques jours plus tard, la 15.(*Span*)/JG 51 reçoit des Fw 190 A-2. Le meilleur pilote de l'escadrille, qui a aussi l'avantage de parler allemand, le *Teniente* Gonzalo Hevia Álvarez-Quiñones (3 vic.), est directement rattaché au *Stab*/JG 51, avec pour charge de former ses camarades. Il remporte la première victoire de son unité sur Focke-Wulf le 14 avril, quand, en tant qu'ailier du *Feldwebel* Kurt Tanzer [14] (un as de la 12./JG 51), il descend un Pe-2. Hevia retournera au pays avec 12 victoires confirmées, faisant de lui le meilleur pilote espagnol du front de l'Est.

Le lendemain, le I./JG 51, emmené par le *Hauptmann* Heinz Lange, allonge sa liste de 27 unités dans le secteur de Mzensk. L'*Oberfeldwebel* Josef « Pepi » Jennewein (2./) se fait à nouveau remarquer ; avec l'aide de son *Staka*, l'*Oberleutnant* Edwin Thiel, il anéantit la totalité d'une formation de six Chtourmovik et leur escorte de deux LaGG-3. Cet Autrichien, médaille d'or du combiné alpin en 1939, en est alors à 43 victoires, dont 12 remportées les 23 et 24 février. Thiel profite de l'occasion pour franchir la barre des 50 (51), ce qui lui vaudra de recevoir la *Ritterkreuz* le 16 avril.

Pendant ce temps, le IV./JG 51 du *Hauptmann* Johann Knauth quitte Vitebsk début janvier 1943 pour renforcer le I./JG 51 à Isotscha, un village en bordure du lac Bolchoï Ivan (Iwan-See). Le groupe est engagé dans le secteur de Velikié-Louki, où tout ne se passe pour le mieux pour les troupes allemandes. Deux pilotes sortent du lot au sein cette unité : l'*Oberleutnant* Wolfgang Böwing-Treuding (*Staka* 10./), qui obtient sa 46e et dernière victoire le 3 février, huit jours avant d'être tué par des tirs venus du sol (il recevra la *Ritterkreuz* à titre posthume), et l'*Oberleutnant* Adolf Borchers (*Staka* 11./), un ancien de la Legion Condor, titulaire de 43 succès au 31 mars et qui en comptera 132 à la fin de la guerre [15].

Georgii Arturovitch Baïevski se souvient de sa première rencontre avec les « Fokker » sur le front du Sud-Ouest, dans le secteur de Verkhovye (probablement du IV./JG 51 alors basé à Orel) :

« Le premier combat eut lieu en avril 1943. Le *zveno* [16] de La-5 attaqua quatre FW 190 sur une trajectoire sécante de face. La paire du leader dispersa d'emblée la formation ennemie et engagea une première section. Les *zveno* se dissocièrent en paires. Le chef du second, le lieutenant de la Garde Masterkov, attaqua en passe frontale son homologue allemand, qui accepta le combat. De suite, l'affrontement prit la forme d'un combat tournoyant et se prolongea en boucles asymétriques et virages sous fort facteur de charge, les bouts d'ailes générant des traînées blanches. Chacun essayait de rentrer dans la queue de l'autre. À sa manière de mener le combat, il était évident que le leader de la paire de tête des Hitlériens était un pilote expérimenté. Esquivant adroitement notre feu, il essayait immédiatement de se placer lui-même en position de tir. Finalement, une manœuvre brutale de Masterkov le plaça en bonne position ; une rafale d'obus emporta le haut de la dérive et scia net la partie droite de la profondeur du FW 190. L'avion, touché, pointa rapidement son nez vers le ciel, bascula sur l'aile et tomba en vrille vers le sol. Néanmoins, le pilote hitlérien parvint à redresser son avion et, par une longue glissade, sans sortir le train, le «vautrer» en lisière de nos tranchées. »

Le 2 juin 1943, la *Jagdgeschwader Mölders* remporte sa 5 000e victoire, mais le 8 est une grosse journée avec pas moins de 58 succès – sans la moindre perte ! Revenu fin mai sur le front de l'Est après une période comme instructeur, l'*Unteroffizier* Hubert Strassl connaît une ascension fulgurante avec la 8./JG 51 : son palmarès passe de 14 à 36 victoires au cours du mois de juin, puis il aligne une impressionnante série de 31 succès entre le 3 et le 8 juillet, portant son total à 67 ; proposé pour la *Ritterkreuz*, il l'obtiendra à titre posthume (avec le grade d'*Oberfeldwebel*) le 12 novembre 1943, ayant été abattu et tué par des chasseurs soviétiques près de Poniri le 8 juillet.

Les as sur Fw 190 du front de l'Est

Au 30 juin 1943

Grade et nom	Fonction	Unité	Total	Décoration(s) déjà reçue(s)
Oblt M. Stotz	S.Kap	6./JG 54	176	RK+EL
Oblt W. Nowotny	S.Kap	1./JG 54	124	RK
Maj R. Seiler	Kdr	I./JG 54	92	RK
Maj R. Resch	Kdr	IV./JG 51	84	RK
Lt H. Höfemeier		3./JG 51	74	RK
Obfw J. Jennewein		1./JG 51	63	–
Lt H. Ademeit	S.Kap	6./JG 54	59	RK
Ofw O. Kittel		2./JG 54	55	–
Hpt H. Jung	Kdr	II./JG 54	54	–
Oblt E. Thiel	S.Kap	2./JG 51	54	RK
Obstlt H. Trautloft	Kdre	JG 54	53	RK
Hpt A. Borchers	S.Kap	II./JG 51	53	–

Toutes les victoires n'ont bien évidemment pas été remportées à bord d'un Fw 190.
Ne sont recensés que les pilotes toujours actifs sur le front de l'Est à la date donnée ; ceux tués, portés disparus ou transférés en état-major ou sur un autre front ne figurent pas sur cette liste.

Kdr : *Kommandeur* – Kdre : *Kommodore* – S.Kap : *Staffelkapitän*.
RK : *Ritterkreuz* – RK+EL : *Ritterkreuz mit Eichenlaub*.

DIE GLÜCKLICHE ZEIT

Cette période des « temps heureux » (*glückliche Zeit*), surnom donné par les capitaines de *U-Boote* à l'époque de leurs chasses si fructueuses dans l'Atlantique Nord, permet à la Luftwaffe de retrouver une suprématie aérienne un temps contestée sur le front de l'Est – d'autant que les Fw 190 A-4 et A-5 ont fait leur apparition entre février et mars, suivis trois mois plus tard par les premiers A-6. En juin 1943, la répartition entre Fw 190 et Bf 109 tourne légèrement à l'avantage du « Fokker » : six *Gruppen* (trois de la JG 51, deux de la JG 54 et le I./JG 26) pour le premier et cinq pour le second.

Cependant, tout a une fin, même les « temps heureux » ■

Novembre 1942 – mars 1943

SOUS LE SOLEIL EXACTEMENT

Le II./JG 2 en Tunisie

« Cela m'en faisait huit pour la journée – je m'en souviens bien, parce que ce fut l'une de mes meilleures. »
Oberleutnant Erich Rudorffer, 9 février 1943.

Le 8 novembre 1942, les débarquements alliés au Maroc et en Algérie (opération « Torch ») prennent les Allemands par surprise et l'*Afrikakorps* à revers. C'est une menace stratégique de première importance, et les Allemands vont réagir avec rapidité et brutalité. Le *Feldmarschall* Albert Kesselring, commandant en chef des forces aériennes en Méditerranée, fait occuper, dès le 9 novembre au matin, le terrain de Tunis-el Aouina par des unités venues de Sicile. Les faibles protestations des autorités de Vichy seront sans effet, d'autant que, deux jours plus tard, les Allemands envahissent la zone libre en France. En quelques jours, la Tunisie est occupée par les troupes allemandes, sous le parapluie protecteur des Bf 109 G des II./JG 51 et I./JG 53. Mais, bientôt, d'autres renforts arrivent.

Pour l'invasion du sud de la France, la 10.(*Jabo*)/JG 2 a été déployée à Istres, suivie par le I./JG 2 qui s'installe à Marignane, tandis que le II./JG 2 est momentanément maintenu à Merville dans l'attente de son transfert en Tunisie. Le II./JG2 a été récemment confié à l'*Oberleutnant* Adolf Dickfeld, un titulaire de la *Ritterkreuz mit Eichenlaub* qui compte déjà 129 victoires. Ses 4., 5. et 6. *Staffeln* sont respectivement commandées par les *Leutnant* Kurt Bühligen (28 vic.), *Oberleutnant* Wolf von Bülow (5 vic.) et *Oberleutnant* Erich Rudorffer (48 vic.). Comme on le voit, il ne s'agit nullement d'un groupe de bleusailles en provenance directe des écoles de chasse ! Le voyage vers l'Afrique s'avère quelque peu chaotique, mais la trentaine de Fw 190 A-2 et A-3, ainsi que les premiers A-4 du II./JG 2, finissent par s'installer à Sidi-Ahmed (Bizerte) à partir du 24 novembre 1942.

Toutefois, tous ne rallient pas avant le 29 du mois, et le premier combat du *Gruppe* sur ce nouveau théâtre d'opérations se déroule depuis Comiso (Sicile) le 25 ; il permet à l'*Oberfeldwebel* Kurt Goltzsch de revendiquer sa 13e victoire.

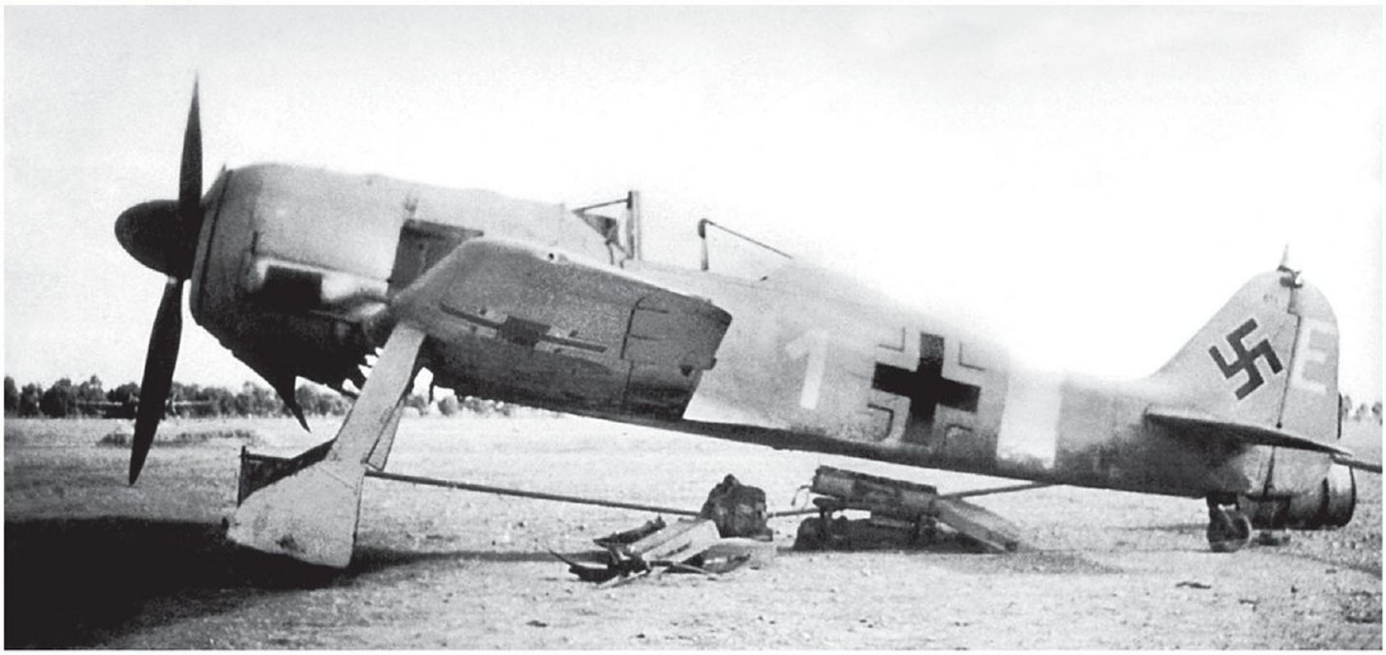
▲ L'*Oberleutnant* Erich Rudorffer dans son « 1 jaune » de *Staka* 6./JG 2 à Bizerte le 15 décembre 1942. Son expérience au combat le propulse à la tête du II./JG 2 après que l'ancien *Gruppenkommandeur*, le *Hauptmann* Adolf Dickfeld, est mis sur la touche le 8 janvier 1943. On note l'inscription « C3 » sur les fûts d'essence au second plan, qui désigne le carburant spécifiquement dédié aux Focke-Wulf. (ECPA-D)

[1] Il n'y a pas que ceux du II./JG 2, puisque le III./ZG 2, une unité *Jabo*, a été également été transférée sur ce théâtre d'opérations.

[2] Plus six autres affectés au *Polish Combat Team* du « Skalski Circus ».

MAÎTRES DES CIEUX

En Tunisie, le II./JG 2 est placé sous les ordres de la JG 53, commandée par l'*Oberstleutnant* Günther Freiherr von Maltzahn, un chef posé aux manières simples



– tout le contraire du *Kommodore* de la JG 2, Walter Oesau. Entre le 26 novembre et le 2 décembre, le groupe réalise 98 sorties, obtenant trois victoires pour un avion endommagé au combat.
Le 3 décembre, le *Gruppe* exécute 21 sorties et se heurte à deux reprises à l'aviation alliée, la seconde fois contre les P-38 du 1st *Fighter Group*. Le score du jour s'établit à un Spitfire (Bühligen) et trois P-38 (Dickfeld et Bülow) contre deux A-3 endommagés.
Les pluies torrentielles qui s'abattent sur la Tunisie limitent alors l'activité aérienne. Celle-ci reprend le 14 décembre, quand le *Feldwebel* Richard Übelbacher revendique un B-24 et un P-38 à cinq minutes d'intervalle. L'apparition des Fw 190 [1] en Tunisie est une très mauvaise nouvelle pour les Alliés, car ils n'ont à leur opposer que des Spitfire Mk. V et des P-40, totalement surclassés, ainsi que des P-38F confiés à de jeunes pilotes américains qui, subissant leur baptême du feu, ne font guère le poids face aux *Experten* allemands. Malgré la menace que fait peser le Fw 190, l'état-major de la RAF se refuse à se séparer de ses précieux Spitfire Mk. IX ; il n'enverra qu'un seul *Squadron* en Tunisie, le N° 81 [2], fin janvier 1943.

Toutefois, grâce à une optimisation tactique de leurs moyens aériens et en écrasant l'ennemi sous le nombre à la manière de l'Armée rouge – mais aussi parce que le II./JG 2 retournera en France à la mi-mars –, les Alliés vont ravir la supériorité aérienne en à peine deux mois. Ils seront bien aidés par les insurmontables problèmes logistiques qui accableront la Luftwaffe à partir du mois de mars.

▲ Les premiers Fw 190 A à débarquer en Afrique sont ceux de l'*Erprobungskommando* 19, une unité expérimentale composée de deux instructeurs et six élèves. Ils arrivent à Castel Benito (Libye) le 1er juillet 1942 pour tester l'aptitude de l'appareil à être employé comme chasseur-bombardier dans des conditions tropicales. Le *Kommando* sera dissous après quelques mois d'existence, et le A-4 WNr. 614 (sur la photo) sera capturé par les Britanniques à Benghazi en novembre 1942. Le « E » blanc sur le gouvernail indique que l'appareil appartenait à une unité expérimentale non combattante. (IWM)

▼ Les Fw 190 A-4 du II./JG 2, qui arrivent de France, portent encore les marques utilisées lors de l'invasion de la zone Sud : bandes blanches autour des ailes et de l'arrière du fuselage, et dessous du capot et gouvernail jaunes. Cette machine, qui est la monture personnelle de l'*Oberleutnant* Kurt Bühligen, *Staka* 4./JG 2, est dépourvue des MG FF d'aile. (ECPA-D)

▲ Le P-40F du sergent-chef André Denaix du GC 2/5 *Lafayette*, endommagé par les Fw 190 de la II./JG 2 et vraisemblablement achevé par la *Flak* le 21 janvier 1943. (Collection de l'auteur)

Début janvier 1943, la chasse allemande commence à perdre de sa superbe. L'un des grands as du II./JG 51 (Anton Hafner) est mis hors de combat le 2 janvier [3], et le 8, c'est au tour d'Adolf Dickfeld d'être mis sur la touche. Ce jour-là, il tente de décoller sur alerte depuis Kairouan :

« Les bombardiers étaient pratiquement à notre verticale. Enfin, la bête a bien voulu démarrer. Verrière fermée, gaz à fond, j'étais le dernier à décoller. À mon grand désarroi, j'ai vu un tapis de bombes foncer sur moi. Une énorme explosion m'a soulevé, et mon avion est passé cul par-dessus tête. Je pendais au bout de mes harnais, tête en bas, à quelques centimètres du sol. La verrière avait éclaté et le réservoir aussi. L'essence me pissait dessus. Une étincelle, et je me transformais en torche. J'ai fermé les yeux très fort. Plus que tout, je voulais me débrêler, mais j'étais comme coincé dans un étau. Les vapeurs d'essence menaçaient de m'asphyxier. Du sang, beaucoup de sang, s'est mis à couler sur mes yeux. Bon Dieu ! mais il n'y avait donc personne pour m'aider ? Ils ont tous planqué leur cul bien à l'abri dans une tranchée, ai-je pensé. J'entendais distinctement la chanson des bombardiers anglais [sic] au loin, accompagnée par l'aboiement des canons de nos Focke-Wulf. Pourquoi n'avais-je pas perdu connaissance ? Je ne pouvais plus bouger les mains. Qu'est-ce qu'elles avaient ? Puis j'ai cru entendre des voix. Je voulais appeler, mais je ne pouvais pas. Tout ce qui sortait de ma gorge était un gargouillis informe. J'avais la tête qui tournait. Étais-je en train de mourir ? Bon sang ! mais sortez donc de vos tranchées et aidez-moi ! Ils sont enfin arrivés.

« Quelqu'un a crié : *"Éteignez vos cigarettes !"* Un autre a dit : *"Il est foutu."* Un troisième a répondu : *"Mets-toi à quatre pattes et va voir."* Un visage m'est apparu. C'était Borchers, mon armurier. Mes yeux étaient grands ouverts maintenant, et il me fixait du regard. *"Il est vivant*, a-t-il crié. *Soulevez le zinc."* Puis j'ai perdu connaissance, et quand je me suis réveillé, j'étais allongé sur une table. »

Victime d'une fracture du crâne, Dickfeld ne reviendra au front que trois mois plus tard en tant que *Kommandeur* du II./JG 11 en Hollande [4]. Il est remplacé à la tête du II./JG 2 par l'*Oberleutnant* Erich Rudorffer, qui, ayant quitté l'hôpital parisien qui l'avait accueilli après un accident, a rejoint les siens avec un peu de retard – récipiendaire de la *Ritterkreuz* (01.05.41), il compte alors 48 victoires.

Il est intéressant de noter que les Focke-Wulf vont se heurter à la première unité française réarmée par les Américains : le GC 2/5 *Lafayette*, équipé en P-40F et placé sous la houlette du commandant Constantin « Kostia » Rozanoff. La rencontre se déroule le 21 janvier 1943, quand onze P-40 tombent sur quatre appareils du II./JG 2 qui sont en train de décoller de Kairouan sous les ordres de Bühligen, récemment promu *Oberleutnant*. Un Fw est descendu par le lieutenant René Rubin (*Unteroffizier* Heinz Gabler †), mais deux pilotes manquent à l'appel : le commandant Paul Stehlin, posé dans la nature en panne d'essence, et le sergent-chef André Denaix, probablement touché par la *Flak* ; ils rentreront tous les deux plus tard. Le II./JG 2 revendique trois victoires, dont deux homologuées à Bühligen. Rubin remporte le seul succès attesté du *Lafayette* contre les Fw 190.

Nouvelle rencontre le 22 janvier. Neuf appareils du 2/5 sont incorporés à un vaste dispositif, comportant

▼ Une autre vue du « 1 blanc » de Kurt Bühligen. (ECPA-D)

Focke-Wulf Fw 190 A-4 (WNr. 0140748)

Oberleutnant Erich Rudorffer
Staffelkapitän 6./JG 2
Bizerte, décembre 1942

dix autres P-40 du 33rd FG, douze P-39 du 81st FG (dont c'est la première mission de guerre) et douze A-20 qui mitraillent le terrain d'Ousseltia. Quatre Fw 190 du II./JG 2 qui patrouillent dans les parages engagent le combat. Le sergent-chef Justin (dit Jean) Gisclon s'en prend à un Fw 190. Il croit l'avoir abattu, mais il est alors pris sous le feu ennemi [5] :

« Je me disposais à redresser afin de profiter de la vitesse acquise pour regagner en virant une altitude plus confortable lorsque des crépitements sourds firent vibrer le fuselage de mon P-40. Un morceau de tôle s'envola de mon aile gauche. J'eus l'impression que mon tableau de bord volait en éclats. Un regard rapide derrière moi, tandis que je me "collais" contre ma plaque de blindage… À 50 mètres dans ma queue, un 109 [sic] s'accrochait, "allumant" de toutes ses armes. L'Allemand me doubla en trombe, au moment où mon avion "m'échappait" de la main et partait en vrille, très sèche, à droite. Le manche se bloqua sur ma cuisse gauche. Je parvins à le repousser. Deux ou trois tours, la vrille s'arrêta, et je me retrouvai face à un autre adversaire qui m'attaquait trois quarts avant. Je lui expédiai une longue rafale. Il en fit autant. Nous nous croisâmes, tels deux éclairs, et il dégagea en piqué. »

Gisclon n'a d'autre choix que de se poser train rentré dans le secteur de Kalaa Djerda ; après avoir mis le feu à son avion, il rentrera à pied le lendemain. Son vainqueur est le *Leutnant* Lothar Werner (6e vic.) [6].

LA SEMAINE DE BÜHLIGEN

Le 30 janvier, l'*Oberleutnant* Kurt Bühligen et sa patrouille attaquent deux Spitfire de reconnaissance tactique du N° 241 *Squadron* escortés par sept du N° 243. Bühligen réussit un triplé en quatre minutes !

Mais il va faire encore mieux le 2 février. À 07h45, il décolle en compagnie du *Leutnant* Lothar Werner, de l'*Oberfeldwebel* Kurt Goltzsch et d'un quatrième pilote non identifié pour une mission « en profondeur » (*Tiefflug*) sur la route entre Maktar et Pichon. Ils mitraillent un convoi et incendient cinq camions. Sur le chemin du retour, ils croisent une formation américaine composée de quatre P-39 du 154th *Observation Squadron* et de six P-40F du 33rd FG leur servant de chaperons. À l'issue du combat, Bühligen revendique trois P-40 et un Airacobra (en six minutes), Goltzsch deux Airacobra et Werner un P-40. Les pertes US ne s'élèvent qu'à deux P-40 et un P-39. Le *Major* Levi R. Chase Jr, commandant le 60th FS, revendique un 190, mais le II./JG 2 ne déplore aucun manquant.

Le lendemain 3 février est presque un remake du 30 janvier en ce que cinq Fw 190, menés par Bühligen, décollent sur alerte de Kairouan pour intercepter une formation composée de deux Spit de reconnaissance tactique escortés par six du N° 243 *Squadron*. Les Allemands revendiquent sept victoires – la surestimation étant en l'occurrence moindre qu'à l'ordinaire –, puisque trois appareils du N° 243 et un du N° 241 ne rentreront pas. Kurt Bühligen se taille la part du lion avec quatre succès, qui portent le total de son palmarès au chiffre fatidique de 50. Goltzsch s'inscrit pour un doublé.

Le 4 février à 16 heures, nouveau décollage sur alerte pour intercepter douze Spitfire du 52nd FG américain qui escortent cinq P-39 de reconnaissance. Les Spitfire volent dans une formation assez curieuse de trois sections parallèles de quatre avions en file indienne. Le *Captain* Hugh L. Williamson raconte la suite :

« J'ai aperçu deux patrouilles de quatre FW environ 1 500 m plus haut. Je suis immédiatement parti en chandelle pour attaquer la plus proche. J'ai ouvert le feu à 500 m de distance, observant des coups au but sur les deuxième et troisième appareils.

[3] Cf. *La campagne de Tunisie* in *Aéro-Journal* n° 12 (octobre 2009).

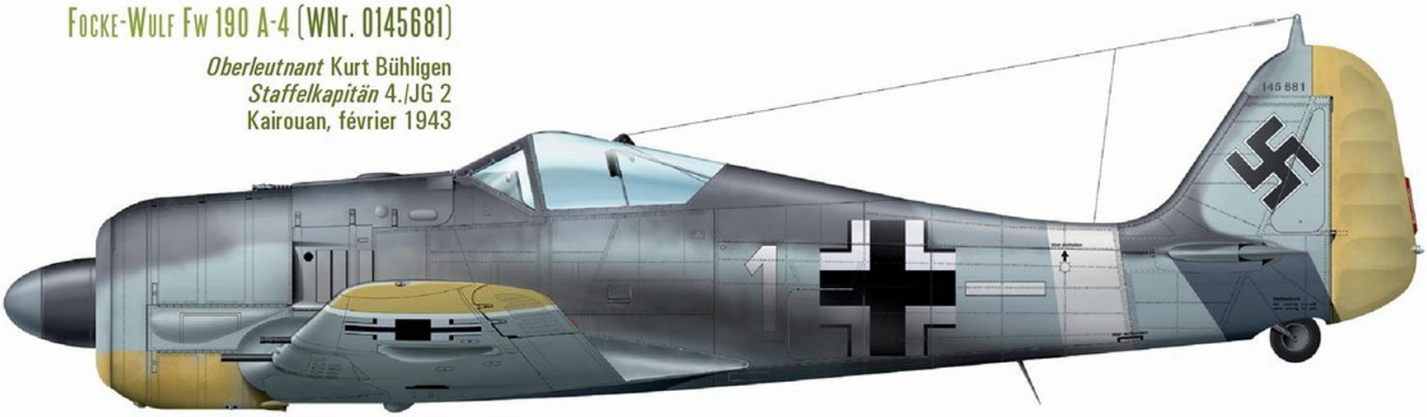
[4] Il terminera la guerre avec 132 victoires et le grade d'*Oberst*, commandant les *Panzerjäger-Staffeln Bü 181*.

[5] *Escadrille Lafayette* – J. Gisclon – France-Empire, Paris, 1975.

[6] Devenu *Staka* 5./JG 2, il est porté disparu après un combat au-dessus de Morlaix le 17 mai 1943. Il est crédité de 10 victoires.

Focke-Wulf Fw 190 A-4 (WNr. 0145681)

Oberleutnant Kurt Bühligen
Staffelkapitän 4./JG 2
Kairouan, février 1943



▲ L'*Oberleutnant* Kurt Bühligen étudie la carte avant une mission en compagnie du *Kommandierende General der Fliegerkorps Tunis*, le *Generalmajor* Hans Seidemann, à Kairouan, en février 1943. (ECPA-D)

Le premier a aussitôt quitté la patrouille en piqué, et l'autre a lâché de grosses volutes de fumée noire. Les FW n'ont pas voulu engager le combat, et j'ai piqué jusqu'à 450 m pour rejoindre ma formation. J'ai alors vu d'autres FW, et j'ai à nouveau enclenché une chandelle pour me retrouver derrière l'un d'eux. J'ai tiré une longue rafale. La jambe droite du train est sortie, et le moteur s'est mis à fumer. Mais j'ai été encadré de traçantes à mon tour par un FW que je n'ai pas vu venir, trop absorbé que j'étais par mon propre tir. Une balle a fracassé mon tableau de bord, et l'aile droite a été sérieusement poivrée. J'ai ressenti une vive douleur à la jambe droite. Mon Spit est parti en vrille, que j'ai essayé de contrôler, mais voyant que je n'y arrivais pas, j'ai ouvert la verrière et j'ai sauté. »

Voyant son leader descendre au bout de sa toile, le *2nd Lieutenant* Harold L. Pederson se met à décrire des cercles autour de lui pour le protéger d'éventuelles attaques des chasseurs allemands. En ce faisant, il s'expose lui-même. Erich Rudorffer, qui vient d'abattre Williamson, se place dans la queue de Pederson et effectue un tour et demi avec lui, avant de l'envoyer s'écraser en flammes.

Des Fw 190 tournent ensuite autour du parachute de Williamson, probablement par curiosité, mais aucun ne l'attaque. Étrangement, Williamson sera crédité d'un « Me 109 » probable et deux endommagés.

Bühligen revendique trois Spitfire, Rudorffer deux et Goltzsch un sixième. Les Américains ne perdent que deux (peut-être trois) appareils. Avec 54 victoires, Rudorffer ne devance plus Bühligen que d'une unité. On peut se poser la question de savoir si cette espèce de compétition qui n'a pas manqué de naître entre les deux hommes n'est pas à l'origine d'une certaine surestimation des victoires au sein du II./JG 2. Quoique, en la matière, ce groupe ne se distingue pas franchement des autres...

[7] « dicke Autos », grosses bagnoles, sumom des quadrimoteurs américains ; « Indianer », indiens, celui des chasseurs d'escorte.

[8] 14h22 selon les archives officielles, mais on ne va pas chipoter pour un petit quart d'heure.

[9] Probablement 4 A-3, 5 A-4 et 2 A-5.

[10] Promu *Oberleutnant* et *Staka* 5./JG 2, il est abattu par des Spitfire (04.09.43) et est gravement touché à la moelle épinière. Récompensé de la *Ritterkreuz* (05.02.44), il succombera à ses blessures (26.09.44). Crédité de 43 victoires en 130 missions de guerre (environ).

LE JOUR DE RUDORFFER

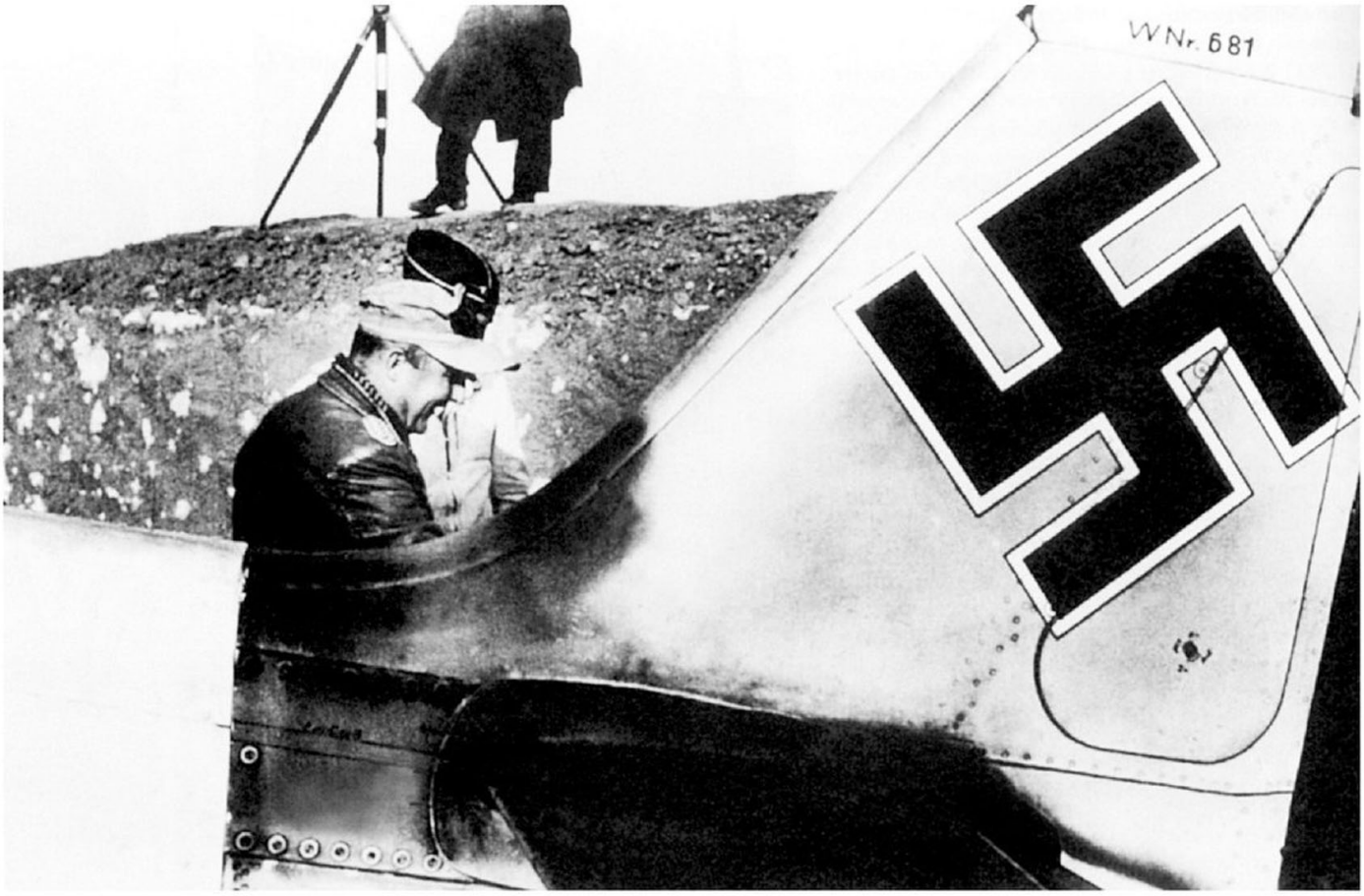
Dure journée pour le GC 2/5 que celle du 9 février. À 13h10, neuf P-40F sous les ordres du « petit Sioux », surnom du lieutenant Pierre Trémolet en raison de sa petite taille, escortent quatre P-39 du 81st FG pour une reconnaissance dans un secteur compris entre le nord d'Ousseltia et l'est de Kairouan. Avertis de l'arrivée de formations alliées, six Fw 190 du II./JG 2 décollent à leur rencontre. Kurt Bühligen et Kurt Goltzsch attaquent sans être aperçus la dernière patrouille, un peu à la traîne, et en revendiquent chacun deux près du djebel Bou Dabous. Le lieutenant Hébrard est touché, mais il se rebiffe et abat son assaillant. L'adjudant-chef Monet en endommage un, et le sergent-chef Denaix en descend un autre, avant d'aller se vautrer à l'est de Kasserine ; blessé à la jambe, il est transporté à l'hôpital de Tébessa. L'adjudant-chef Verrier est touché par la *Flak*. Les Français surestiment aussi leur réussite, puisque les archives du II./JG 2 mentionnent qu'aucun Fw 190 n'a été touché ! Quoi qu'il en soit, l'état-major américain adresse un télégramme de félicitations au commandant Rozanoff.

Cependant, la bagarre est loin d'être terminée, car la 6./JG 2 se heurte ensuite à une formation de B-17 sous haute surveillance. La suite, c'est Erich Rudorffer qui la raconte :

« C'était au sud de Tunis, à environ 180 km. Nous avions appris – nous étions basés à Kairouan – que des bombardiers et des chasseurs étaient en route. Une *Staffel* était déjà prête, et je lui ai donné l'ordre de décoller. J'étais toujours le dernier à décoller, car j'attendais les ultimes informations sur le cap et la vitesse de l'ennemi. Alors, j'ai décollé avec ma *Schwarm* de quatre, et nous nous sommes mis en formation avec les autres pour aller à la rencontre des *dicke Autos und Indianer* [7]. Ils arrivaient par l'est, à peu près 24 B-17, 18 P-40, 20 P-38 et un même nombre de Spitfire – avec peut-être parmi eux des Hurricane, parce que quand le combat a commencé, je pense avoir aussi vu des Hurricane. Nous volions à 7 000 m, les bombardiers en dessous et les P-40 au-dessus.

« Quand on s'est approché des bombardiers, les Curtiss ont piqué sur nous, et le combat tournoyant a commencé. Après un moment, les P-40, qui n'étaient pas aussi rapides que nous, ont formé un "cercle Lufbery", et j'ai commencé à me glisser à l'intérieur, de bas en haut et de haut en bas, pour leur tirer dessus. J'ai réussi à en descendre six en sept minutes environ. Si je me souviens bien de ce que j'ai écrit sur mon compte rendu de combat, j'ai eu le premier à 13h59 et le dernier à 14h06 [8]. À ce moment, le combat s'était étalé, et tout le monde s'était dispersé dans tous les coins. Alors, j'ai aperçu des P-38 en train de mitrailler quelque chose au sol et, bien qu'il ne restât plus que quatre Fw 190 avec moi à cet instant, j'ai piqué sur eux par surprise. J'en ai eu un en arrivant par-dessus, puis je suis remonté et redescendu sur un autre, que j'ai aussi abattu. Cela m'en faisait huit pour la journée – je m'en souviens bien, parce que ce fut l'une de mes meilleures. »

Le II./JG 2 revendique en tout 12 P-40 et 2 P-38 (les Lightning n'ont perdu aucun des leurs). Avec cet exploit, Rudorffer reprend une avance de + 7 sur son rival ! Les Focke-Wulf ne déplorent aucune perte.



▲ La dérive du A-4 (WNr. 0145681) de Bühligen, avec Seidemann au premier plan. (ECPA-D)

UNE DERNIÈRE EMBELLIE

Le 14 février, les Allemands contre-attaquent. Deux opérations (« Frühlingswind » et « Morgenluft ») sont lancées à quarante-huit heures d'intervalle. Les débuts sont fracassants, contraignant nombre d'unités alliées à quitter leurs aérodromes en catastrophe. L'appui aérien repose essentiellement sur le II./JG 2, qui mène parallèlement ses missions de chasse libre et celles d'escorte des *Jabos* du III./SKG 10. Le *Gruppe* va remporter les seules victoires de la Luftwaffe du premier jour de l'offensive : 11 Spitfire (dont quatre à Bühligen, deux à Goltzsch et un à Rudorffer) – sans perte. Le lendemain, 15 février, le *Gruppe* fait encore mieux : 10 P-38 et 3 Spitfire. Le trio infernal règne sans partage sur la Tunisie : 7 victoires pour Rudorffer, 3 pour Bühligen et 2 pour Goltzsch ! Cette fois, deux Fw sont endommagés.

Le mauvais temps qui sévit les jours suivants cloue la Luftwaffe au sol. Le 21 février, la 21. *Panzer-Division* atteint Kasserine ; c'est la première grande bataille terrestre entre les forces allemandes et américaines, qui, après un début prometteur pour les premières, tournera en fin de compte à l'avantage des dernières.

En dépit des conditions atmosphériques, les B-17 harcèlent les terrains de la Luftwaffe : le 23, ils pilonnent à nouveau Kairouan, y détruisant trois Fw 190 et tuant le *Staka* 5./JG 2, l'*Oberleutnant* Wolf von Bülow ; depuis le 9 février, le II./JG 2 a perdu sept appareils de cette manière. Or, les Alliés commencent à établir un sévère blocus des ports tunisiens, où arrive le ravitaillement des forces de l'Axe au départ de la Sicile. Pour assurer sa propre logistique, la Luftwaffe s'en remet désormais à ses avions de transport. Mais la supériorité aérienne grandissante des Alliés rend ce choix extrêmement hasardeux. De ce fait, la disponibilité des appareils du II./JG 2 s'effondre : de 22 Fw 190 en service, dont 16 en état de vol, au 10 février, on arrive à 11 présents, dont 4 disponibles, deux semaines plus tard.

UNE LENTE AGONIE

Face à l'armada alliée, la II./JG 2 ne fait plus le poids. Au mois de mars, elle ne revendique que 11 victoires, mais perd deux tués à l'ennemi, soit autant que depuis son arrivée. Désormais, les Fw 190 ne sont plus utilisés pour des missions de chasse libre, qui assuraient à la Luftwaffe sa domination des cieux, mais pour affronter les *Viermots* américains – à l'instar de leurs camarades de la *Richthofen* demeurés en France. Sur ces 11 victoires, 8 sont revendiquées par les « frères ennemis » Rudorffer et Bühligen. C'est un signe : dans des engagements où les Fw 190 n'ont plus l'avantage, seul le leader de la formation a une chance d'abattre un avion ennemi.

Le dernier combat sur la terre d'Afrique se déroule le 12 mars. Les cinq derniers Fw 190 encore en état de vol montent à la rencontre de 38 B-17 escortés par 30 P-38. Rudorffer remporte sa première victoire contre un *Viermot* (sa 73e), Bühligen revendiquant un B-17 et deux P-38 (ses 66 à 68e). Pour la petite histoire, l'USAAF ne déplore aucune perte !

Quelques jours plus tard, une partie du personnel quitte la Tunisie à destination de la Sicile. Le 21 mars, le II./JG 2 remet ses derniers avions au III./SKG 10 [9]. Le lendemain, l'*Oberkommando der Luftwaffe* rappelle le *Gruppe* à Beaumont-le-Roger, anticipant d'un mois et demi la fatale conclusion de la campagne de Tunisie et sauvegardant de précieux pilotes chevronnés en vue de combats ultérieurs.

Le II./JG 2 a revendiqué 121 victoires et perdu 16 machines, plus un certain nombre d'autres qui, bien qu'endommagées, ne pourront jamais être réparées. Erich Rudorffer a porté son palmarès personnel à 73 (+28) et Kurt Goltzsch [10] à 26 (+14), mais le grand as de la campagne de Tunisie est bien Kurt Bühligen qui, avec 40 nouveaux succès, en est maintenant à 68. Seul le *Leutnant* Ernst-Wilhelm Reinert (4./JG 77) fera mieux, avec 51 victoires… mais on sait à peu près ce qu'elles valent…

Néanmoins, c'est une nouvelle preuve par l'absurde que les grands as ne font pas les grandes victoires. ■

Fw 190 A-6 à A-9

Les versions « spécialisées »

Les versions postérieures au Fw 190 A-5 trahissent la profonde mutation des combats aériens à l'Ouest et l'importance croissante que la lutte contre les quadrimoteurs américains prend à partir du milieu de l'année 1943. Le front de l'Est devenant accessoire pour les versions de chasse du Fw 190 A, où les *Jabos* sont désormais prioritaires, les nouveaux modèles se musclent en puissance de feu et s'alourdissent sous le poids de protections de plus en plus renforcées. De chasseur de supériorité aérienne, le Fw 190 A se mue en « casseur de bombardiers », sous la haute protection de *Gruppen* équipés ou rééquipés en Bf 109 G, parce que, désormais, il n'a plus la capacité à se défendre seul contre les chasseurs d'escorte alliés, de plus en plus nombreux et performants.

▲ Immatriculé RG+ZA, le prototype du Fw 190 A-6/R3 (WNr. 1303) était armé de deux Rheinmetall-Borsig MK 103 de 30 mm (25 opa), plus lourds et plus encombrants que les MK 108, mais nettement plus fiables et plus performants. (Collection W. Green)

▶ FW 190 A-6

Cette dénomination initialement réservée à une version d'assaut (qui deviendra Fw 190 F) est réutilisée pour un modèle dérivé du A-5/U10, dans lequel des MG 151/20 remplacent les MG FF, pour la simple raison que la production de ces derniers est définitivement interrompue par la firme Ikaria Werke Berlin. C'est d'ailleurs tout bénéfice, car le Mauser MG 151/20, quoique plus lourd et plus encombrant, lui est supérieur en termes de cadence et de vitesse initiale ; ce canon est livré dans sa version MG 151/20E (« E » pour *elektrisch*, mise à feu électrique des obus – *E-Munition*).

▶ Schéma d'installation des WB 151/20 sur un Fw 190 A-6/R1 tiré du *Flugzeug-Handbuch* officiel. On note le système de réchauffement des armes de gondole directement relié au moteur.

Le prototype du A-6 est donc le A-5/U10 (BP + LY, WNr. 0861). Le changement de dénomination vient de l'introduction du moteur BMW 801 D-2 développant 1 800 ch au décollage. Taré à 4 144 kg en ordre de marche, le A-6 est donné pour une vitesse maximale de 650 km/h à 6 000 m.

Au départ, trois *Rüstsätze* sont prévus :

- **A6/R1 :** identique au A-5/U12 armé du WB (*Waffenbehälter* ou conteneur d'armes) de deux MG 151/20 (145 opa) sous chaque aile ; dans ce cas, les MG 151/20 extérieures ne sont pas montées. Signe des temps, cette variante est baptisée *Pulkzerstörer* (de *zerstören*, détruire, et *Pulk*, formation), car ce sont bien les *Viermots* qui constituent la cible de cette variante. Soixante exemplaires sont modifiés par le *Luftzeugamt* de Sagan-Kupper, dont une bonne partie sera réceptionnée par le I./JG 11 à partir de novembre 1943.
- **A-6/R2** remplacement du MG 151/20 par un MK 108 de 30 mm dans chaque aile, une arme compacte mais peu efficace. Un seul exemplaire transformé, le Fw 190 V51 (WNr. 530765), qui servira de prototype au A-7/R2.

▲ L'un des deux A-5/U9, le BH+CF (WNr. 816), qui seront à l'origine de la version A-6, dans laquelle les canons d'aile MG FF seront définitivement remplacés par des MG 151/20. On note la plus grande protubérance des mitrailleuses de capot. (E-N Archives)

◀ Le prototype Fw 190 A-6/R1 (BH+CC, WNr. 813) est un modèle A-5 modifié. Les gondoles WB 151/20 alourdissaient l'appareil de 380 kg et abaissaient sa vitesse maximale à 615 km/h, le rendant vulnérable à l'escorte alliée. Les canons étaient alimentés à raison de 130 obus par arme. (Collection W. Green)

▶ **A-6/R3** :dérivé du A-5/U11, armé d'un MK 103 de 30 mm en gondole sous l'aile (25 opa). Un seul prototype (RG + ZA, WNr. 1303) ; davantage destiné à la lutte antichar, il sera confié au I./SG 151.

Viennent ultérieurement les :

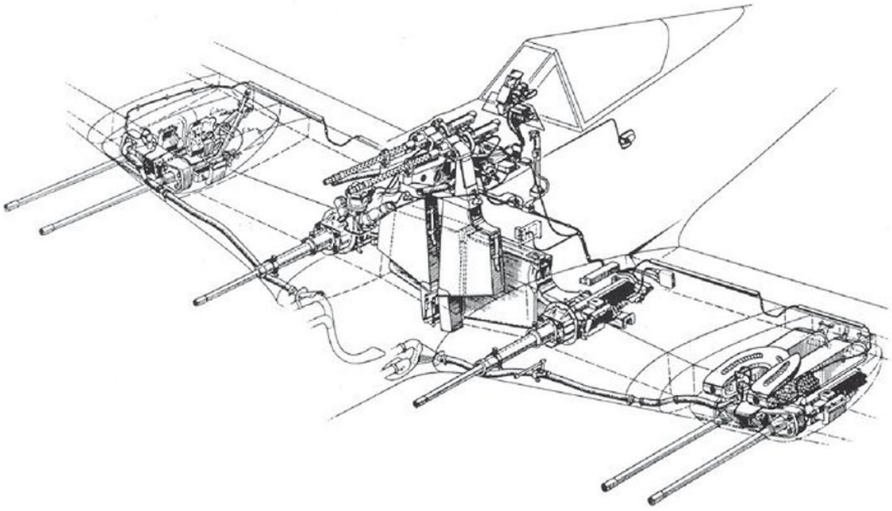
▶ **A-6/R4** :équipé du GM-1. Un unique prototype (RP + IU, WNr. 7347) testé en août 1943. Un temps équipé du moteur BMW 801 TS. N'aura pas de suite.

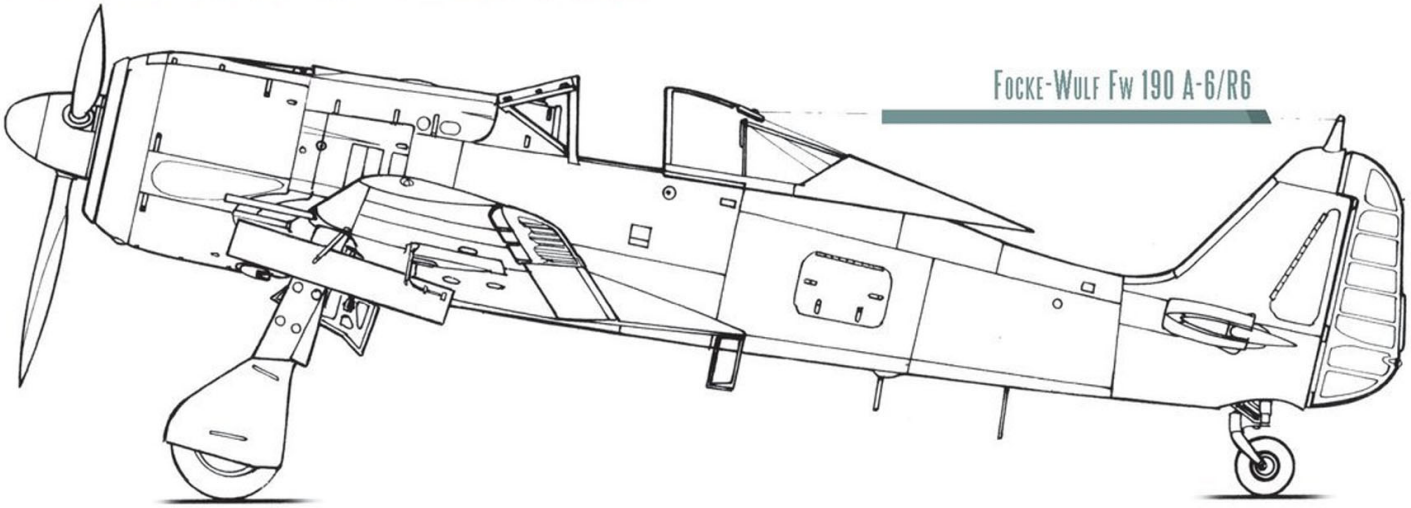
▶ **A-6/R6** : similaire au A-5/R6 avec un lance-grenades WGr.21 sous chaque aile. Variante produite entre novembre 1943 et février 1944.

▶ **A-6 tp** : variante avec filtres tropicaux ; arrivée trop tard pour être d'un quelconque intérêt.

La production du A-6 s'étend d'avril 1943 à février 1944 : 1 137 exemplaires sont assemblés selon la répartition suivante :

- AGO (Oschersleben) : 410
- Arado (Warnemünde) : 337
- Fieseler (Cassel) : 370
- Dornier (Wismar) : 20





Les premiers appareils sont livrés aux unités combattantes en juin 1943.
Le A-6 équipera les : *Stab*, I. et II./JG 1, *Stab*, I. III. et 10./JG 2, *Stab*, I., III. et 10./JG 11, *Stab*, I. II. et 10./JG 26, *Stabsstaffel*, I., III. et IV./JG 51, *Stab*, I., II. et IV./JG 54, *Stab* et II./JG 300, *Stab* JG 301, II. et III./JG 302, *Sturmstaffel* 1, JGr. Nord, JGr. Ost, JGr. Süd, JGr. West, JLÜGr., ENJGr., EJG 1, I., III. et IV./EJG 2, NJGr. 10, I./NJG 11 et EKdo 25.
Le A-6 est la première version sur laquelle le réservoir supplémentaire de 300 litres (fabrication FRB Erla à Anvers) est systématiquement monté sur le râtelier ETC 501. Les quelque 250 kg supplémentaires au décollage ne sont pas du goût de tous les pilotes, comme le rapporte Ernst Schröder, alors jeune sous-officier au JGr. West [1] :
« L'installation d'un réservoir supplémentaire de 300 litres sur le râtelier à bombes était pour nous, jeunes pilotes, quelque chose d'incompréhensible, et nous éprouvions un profond ressentiment à l'égard de ce morceau de ferraille qui ne nous était aucunement indispensable en tant que réserve de carburant et qui influait négativement sur les caractéristiques de vol de nos avions jusqu'à son largage. »
Il aura l'occasion de changer d'avis quand il sera affecté à la 5./JG 300 ! Comme on le verra plus loin, ce réservoir auxiliaire sera un atout non négligeable quand les *Jagdgruppen* harcèleront les *boxes* de Fortress tout au long de leur trajet jusqu'à leurs objectifs. Il permettra des permutations entre les unités et les aérodromes, offrant au contrôle terrestre la possibilité d'optimiser l'intervention de ses chasseurs.

[1] *Focke-Wulf Jagdflugzeug* – P. Rodeike – Rogge GmBH, Weimar, 1998.

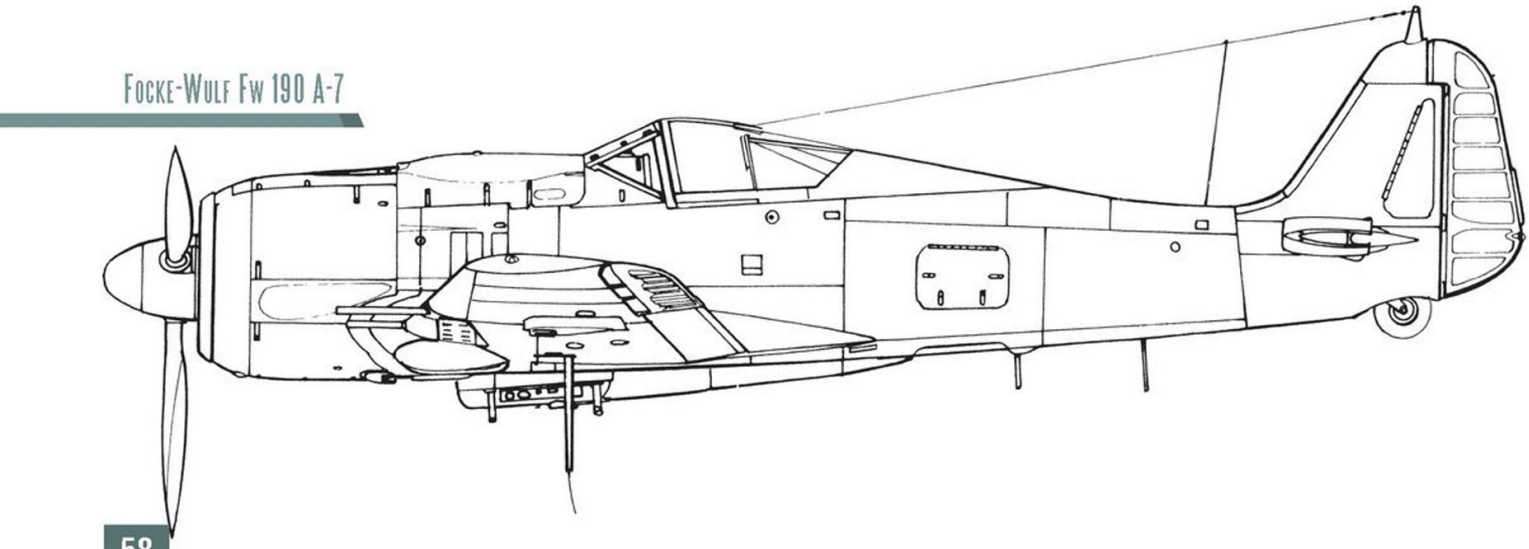
[2] Ainsi surnommée en référence à l'antenne ventrale du Morane 406 (bien que celle du Fw 190 ne fût pas repliable).

▶ FW 190 A-7

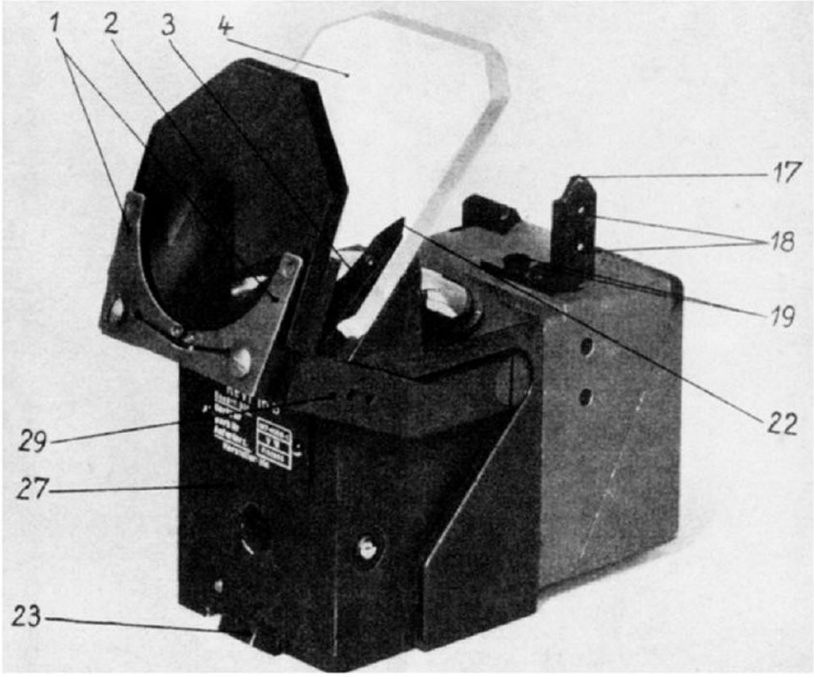
La dénomination Fw 190 A-7 avait été affectée à l'origine à une version de reconnaissance photo, qui, rebaptisée Fw 190 E, ne connaîtra aucune suite industrielle. Elle est reprise au milieu de l'année 1943 pour une variante améliorée du A-6. Outre un câblage simplifié et une roulette de queue agrandie, la principale différence joue sur l'armement : remplacement des MG 17 de capot par des MG 131 de 13 mm (475 cpa) et du collimateur Revi C/12d par le Revi 16b (de meilleure définition).
Deux A-5/U9 servent de prototypes à cette version : BH + CB (WNr. 812) et BH + CF (WNr. 816). Tandis que le second est retenu à Langenhagen pour des essais moteur, le premier est transféré à Tarnewitz pour des tests d'armement à la mi-août 1943.
Variantes :

- **A-7/R1** : gondole WB 151/20 ; *Rüstsatz* probablement jamais monté.
- **A-7/R2** : remplacement du canon de 20 mm dans l'aile extérieure par un MK 108 de 30 mm (55 opa). Soixante exemplaires produits par Fieseler entre novembre 1943 et janvier 1944.
- **A-7/R3** : projet d'une variante armée d'un MK 103 supplémentaire sous chaque aile (35 opa).
- **A-7/R6 :** installation d'un lance-grenades WGr. 21 sous chaque aile. À noter qu'il a existé des A-7/R2/R6, en particulier au sein de la JG 2. On est là dans la définition du « casseur de bombardiers ».

Le A-7 est construit à 620 exemplaires, soit 150 par Focke-Wulf Cottbus, 270 par AGO Oschersleben et 200 par Fieseler Cassel, entre novembre 1943 et avril 1944.
Cette version est utilisée par les *Stab*, I. et II./JG 1, *Stab*, I. et III./JG 2, IV./JG 3, I., III. et 10./JG 11, *Stab*, I. et II./JG 26, *Stab* et II./JG 300, *Stab*/JG 301, *Sturmstaffel* 1, EJG 1, IV./EJG 2, EKdo 25, ENJGr., JGr. 10, JGr. Nord, JGr. Ost, JGr. Süd, JGr. West et III./KG(J) 55.
La première perte recensée d'un A-7 intervient le 16 décembre 1943 à la 1./JG 1.



Un Fw 190 A-7/R2/R6 (KU+BG, WNr. 643713) à sa sortie d'un atelier de réparation de la Luftwaffe à Toul en mars 1944. On note le canon court du MK 108 au-dessus du lance-grenades WGr. 21. (E-N Archives)



Le collimateur Revi 16b vu du côté gauche.
1 : ressorts de maintien du filtre solaire
2 : filtre solaire
3 : ressorts de maintien de la glace de réflexion
4 : glace de réflexion
17 : cran de mire
18 : vis de maintien hauteur (site)
19 : vis de maintien latéral (azimut)
22 : guidon
23 : semelle
27 : boîtier optique
29 : levier de commutation (position) du filtre solaire

FW 190 A-8

Le A-8 est la version qui sera la plus répandue (5 147 exemplaires). Elle commence à être mise en chantier dès avril 1943, probablement même avant le A-7. Il s'agit en fait d'une variante de ce dernier, offrant le choix entre une autonomie améliorée et une puissance accrue. En effet, le principal changement tient dans l'installation d'un réservoir dans le fuselage arrière. Il s'agit soit d'un réservoir de carburant protégé de 115 litres, soit d'un réservoir non protégé (115 ou 140 litres) contenant un mélange de méthanol et d'eau (MW 50) ou d'un réservoir non protégé (85 litres) de protoxyde d'azote (GM-1 ou *Göring Mischung*) permettant de pousser la puissance du moteur à 1 440 ch pendant une courte durée (un gain allant jusqu'à 56 km/h au-dessus de 8 000 m avec le GM-1) ; ces deux réservoirs ne sont pas montés en série.

La nourrice de carburant confère à l'appareil une distance franchissable maximale de 1 035 km/h et une autonomie de 2,18 heures (configuration lisse, vitesse de croisière économique de 495 km/h à 7 000 m). Avec le réservoir largable de 300 litres, le A-8 peut franchir 1 470 km et tenir en l'air 3,10 heures (485 km/h à 5 000 m).

Du fait de l'occupation du fuselage arrière, le poste de radio FuG 16 ZE ou ZY est désormais monté derrière le siège du pilote ; une trappe y donne accès sur le côté droit. La présence du FuG 16 ZY est marquée par l'installation d'une antenne « Morane [2] » sous la section centrale de l'aile, décalée sur la gauche. Outre par cette antenne, le A-8 se distingue visuellement des versions précédentes par le déplacement du tube de Pitot à l'extrémité de l'aile droite.

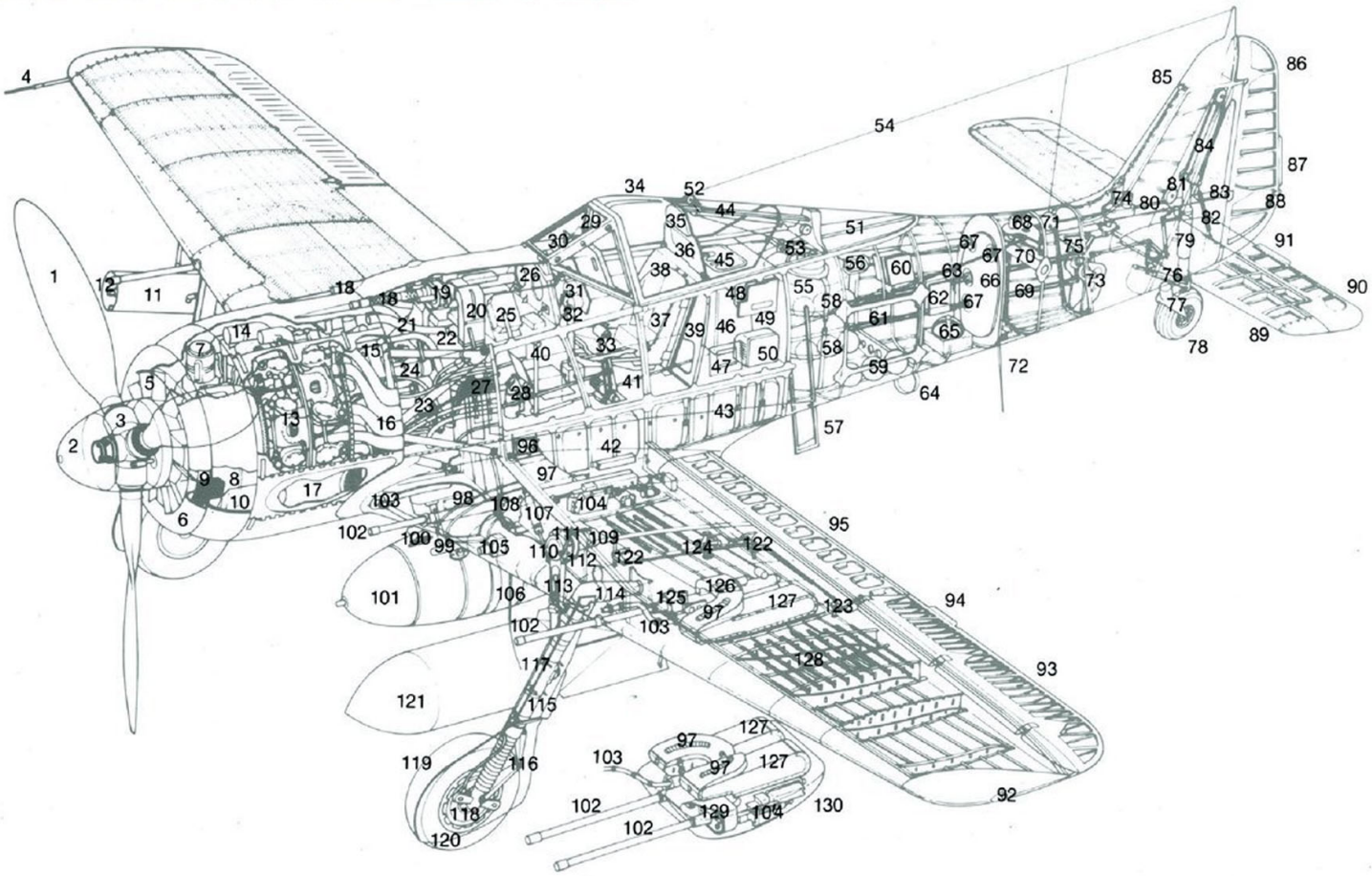
Le râtelier ETC 501 est également déplacé de 20 cm vers l'avant (il est prévu de le remplacer par l'ETC 504, plus aérodynamique). À partir de juin 1944, une cinémitrailleuse BSK 16 est montée dans le bord d'attaque de l'aile gauche.

L'hélice tripale métallique VDM 9-12176A est rapidement remplacée par une tripale en bois VDM 9-12157H3 construite par Heine ou VDM 9-12176V3 produite par Schwarz.

Les derniers lots sont équipés de la verrière bombée dite « Buckeldach » (littéralement, toit bossu).

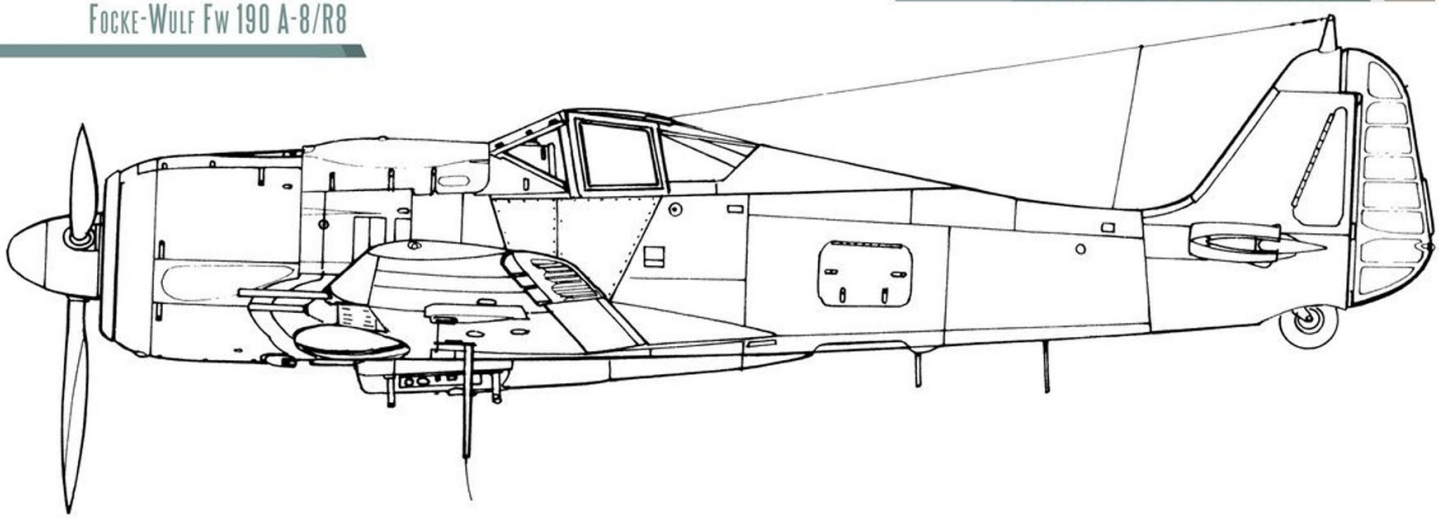
Variantes :

- **A-8/U1** :variante biplace d'entraînement, également connue sous la dénomination de S-8.
- **A-8/U2** :projet d'un *Jabo* équipé du viseur TSA-2.
- **A-8/R1 :** semblable au A-7/R1 ; abandonné pour insuffisance de performances.
- **A-8/R2** :semblable au A-7/R2 (également appelée A-8/MK) ; mise en production par Fieseler en février 1944.
  - **A-8/R3** :semblable au A-7/R3 ; deux prototypes et dix machines de présérie.
- **A-8/R4 :** projet avec deux MK 103 à la place des MG 151 dans l'aile extérieure.
- **A-8/R6 :** semblable au A-7/R6.
- **A-8/R7** :projet d'un « casseur de bombardiers » avec blindage renforcé ; épaisseur supplémentaire de 15 mm devant le pare-brise, panneaux vitrés latéraux blindés de 30 mm, plaques de 5 mm sur les flancs du fuselage et protection des mitrailleuses de capot.



1 - Hélice VDM	44 - Support de l'appuie-tête	88 - Feu de navigation arrière
2 - Casserole d'hélice	45 - Trappe de la soute à bagages	89 - Stabilisateur horizontal
3 - Moyeu de l'hélice	46 - Soute à bagages	90 - Gouverne de profondeur
4 - Tube de pitot	47 - Panneau du marchepied	91 - Compensateur de la profondeur
5 - Ventilateur à 12 ailettes	48 - Émetteur-récepteur FuG 16ZY	92 - Feu de navigation gauche
6 - Anneau blindé (6,5 mm)	49 - Transformateur de l'émetteur-récepteur	93 - Aileron
7 - Magnétos Bosch (2)	50 - Semelle du transformateur	94 - Compensateur de l'aileron
8 - Canal de refroidissement	51 - Rail de glissement de la verrière	95 - Volet de courbure
9 - Blindage du radiateur d'huile (5 mm)	52 - Fixation de l'antenne avec enrouleur	96 - Magasin à munitions (250 obus)
10 - Radiateur d'huile annulaire	53 - Charge explosive pour l'éjection de la verrière	97 - Goulotte d'alimentation des bandes
11 - Lance-grenades	54 -Antenne	98 - Râtelier ETC 501
12 - Grenade WGr 21 de 210 mm	55 - Réservoir pour le MW 50 de 140 litres	99 - Support auxiliaire
13 - Moteur BMW 801 D-2	56 - Orifice de remplissage des réservoirs	100 - Orifice de remplissage du réservoir
14 - Gaine de ventilation du compresseur	57 - Marchepied escamotable	101 - Réservoir largable de 300 litres
15 - Bâti moteur	58 - Bouteilles d'oxygène	102 - Canon Mauser MG 151/20E de 20 mm
16 - Pipes d'échappement	59 - IFF FuG 25a	103 - Conduite de chauffage des munitions
17 - Gaine de ventilation	61 - Pilote automatique	104 - Bande de munitions
18 - Mitrailleuse Rheinmetall-Borsig MG 131 de 13 mm	62 - Convertisseur du système de radioguidage	105 - Cinémitrailleuse BSK 16
19 - Support d'armement SIL 131/5B	63 - Bielle de commande du gouvernail	106 - Antenne du FuG 16ZY
20 - Goulotte d'alimentation des bandes	64 - Antenne à cadre fixe du FuG 16ZY	107 - Vérin pneumatique hermétique
21 - Prise d'air de refroidissement des armes	65 - Compas	108 - Verrouillage du train principal
22 - Magasin à munitions (400 cartouches)	66 - Cadre entoilé	109 - Moteur électrique
23 - Point de fixation du moteur	67 - Collier en caoutchouc	110 - Logement de l'articulation de la jambe principale
24 - Démarreur	68 - Différentiel du gouvernail	111 - Indicateur de train sorti
25 - Boîtier de distribution	69 - Câble de commande de la profondeur	112 - Rotule de la jambe principale
26 - Montant du pare-brise	70 - Fourreau pour barre de manutention	113 - Contre-fiche du train
27 - Circuit d'alimentation en carburant	71 - Boîtier d'adaptation d'antenne	114 - Fixation de la jambe principale
28 - Palonnier	72 - Antenne du FuG 25a	115 - Jambe du train
29 - Pare-brise blindé (50 mm)	73 - Renvoi du différentiel de la profondeur	116 - Amortisseur
30 - Collimateur Revi 16b	74 - Moteur d'incidence du plan horizontal	117 - Canalisation du liquide de frein
31 - Tableau de bord	75 - Cadre d'effort triangulaire	118 - Garniture de frein
32 - Manche	76 - Biellettes de rétractation de la roulette de queue	119 - Pneu (700 x 175)
33 - Manette des gaz	77 - Logement de la fourche	120 - Trappe du train
34 - Verrière coulissante	78 - Roulette de queue semi-escamotable	121 - Bombe SC 500 de 500 kg
35 - Appuie-tête	79 - Amortisseur	122 - Renvoi de commande de l'aileron
36 - Plaque de blindage (12 mm)	80 - Guide du câble de rétractation	123 - Tringlerie de commande de l'aileron
37 - Siège du pilote	81 - Câble de rétractation	124 - Bielle de commande de l'aileron
38 - Plaque de blindage dorsal (5 mm)	82 - Ressort	125 - Canon Mauser MG 151/20E de 20 mm
39 - Plaque de blindage latéral (5 mm)	83 - Câble de commande de la direction	126 - Munitions
40 - Renvoi du palonnier	84 - Guide de l'amortisseur	127 - Magasin à munitions (125 obus)
41 - Bielle d'attaque du gouvernail de direction	85 - Dérive	128 - Revêtement travaillant
42 - Réservoir avant de 232 litres	86 - Gouvernail de direction	129 - Gondole amovible
43 - Réservoir arrière de 293 litres	87 - Compensateur du gouvernail	130 - Ensemble *Rüstsatz* R1

Focke-Wulf Fw 190 A-8/R8



▶ **A-8/R8 :** identique au R7 avec l'armement du R2.

▶ **A-8/R11** :variante de chasse tout temps basée sur le A-8/R7 et équipée du moteur BMW 801 U (TU) ; ce dernier est un hybride entre le D-2 et le F-1 (TH) qui, promis pour développer 2 400 ch, est accablé par de nombreux problèmes techniques. Le R11 se distingue par plusieurs équipements nouveaux : chauffage de l'habitacle (pour éviter la condensation sur les vitres blindées), contrôle latéral automatique Patin PKS 12 (le pilote conservant le maniement des gouvernes de profondeur et des ailerons), radio Lorenz FuG 125 [3] et collimateur gyroscopique Askania EZ 42 [4].

▶ **A8/R12 :** semblable au R11 avec l'armement du R2.

La production du A-8 est lancée à l'usine de Cottbus en mars 1944. Elle tombe à point nommé !

Le 23 février 1944, alors qu'Albert Speer, ministre de l'Équipement et de la Production de guerre, se remet à l'hôpital d'une mauvaise chute à ski, il reçoit la visite du *Generalfeldmarschall* Ehrhard Milch, chef de la production aéronautique. Nous sommes alors en plein milieu de la « Big Week », la grande offensive de la *Eighth Air Force*, qui va casser les reins de la chasse allemande [5]. Milch vient proposer à son interlocuteur de créer ensemble une sorte de cellule de crise « pour surmonter, dans un effort commun des deux ministères, les difficultés que connaît la production aéronautique ». Göring, aussitôt informé par Speer, est évidemment défavorable à ce projet, parce qu'il empiète sur ses prérogatives, mais Hitler donne le feu vert. Le *Jägerstab*, ou état-major de la chasse, est créé le 1er mars 1944, et sa direction, contrairement aux espoirs qu'entretenait Milch de l'obtenir, est confiée au plus proche collaborateur de Speer, le *Hauptdienstleiter* Karl-Otto Saur, un homme dynamique et extrêmement efficace, dont l'un des grands atouts est de s'entretenir tous les jours avec Hitler. La priorité du *Jägerstab* est double : d'abord, disperser et, si possible, enterrer les sites liés à la construction aéronautique ; ensuite, développer la production en la concentrant sur les avions de chasse.

Tandis que sur le front de l'Est, les versions *Jabos* et *Schlacht* du Fw 190 sont devenues prioritaires par rapport aux modèles de chasse depuis la défaite de Koursk, à l'Ouest, la Luftwaffe confirme au plus haut niveau du *Reich* son passage du mode offensif au mode défensif. Comme on l'a vu précédemment, pas moins de 5 147 exemplaires du A-8 sont assemblés entre mars 1944 et janvier 1945. De nouvelles usines et de nouveaux sous-traitants sont impliqués dans la production, qui se répartit comme suit :

[3] Seul un petit nombre de cet émetteur-récepteur VHF sera produit avant la fin de la guerre.

[4] À cause des bombardements alliés, seulement 350 pièces seront livrées à la Luftwaffe.

[5] Cf. *Aéro-Journal* hors-série n° 18, juillet 2014.

▼ Un Fw 190 A-8/U1 ou S-8, version biplace d'entraînement, dans une décharge après la fin des hostilités. (Collection J. V. Crow)

– Focke-Wulf (Cottbus, Marienburg, Sorau) : 1 579
– AGO (Oschersleben) : 1 746
– Arado (Parow) : 4 ?
– Concordia (Bunzlau) : 10
– Dornier (Wismar) : 230
– Fieseler (Cassel) : 1 102
– Heinkel (Oranienburg) : 133
– LBB (Budweis) : 10
– Roland WFG (Nordenham) : 326
– Weserflug (Tempelhof) : 7

Le Fw 190 A-8 est utilisé par les *Stab*, I. et II./JG 1, *Stab*, I. et III./JG 2, *Stab* et IV./JG 3, *SWtab* et II./JG 4, III., IV. et 14./JG 5, *Stab*, I. et II./JG 6, JG 10, *Stab*, I., III. et 10./JG 11, *Stab*, I. et II./JG 26, *Stabsstaffel* JG 51, JG 54, *Stab* JG 76, *Stab* et II./JG 300, JG 301, I./JG 302, EJG 1, I., III. et IV./EJG 2, I./EKG(J), ENJGr., JGr. Nord, JGr. Ost, JGr. Süd, JGr. West, NJGr. 10, *Sturmstaffel* 1, III./KG 51, III./KG(J) 54, III./KG(J) 55 et II./ZG 76.

Caractéristiques du Fw 190 A-8

Moteur	
BMW type	801 D-2
Puissance au décollage (ch)	1 700
Dimensions (m)	
Envergure	10,50
Longueur	8,95
Hauteur*	3,95
Poids (kg)	
CONFIGURATION LISSE	
Cellule et moteur	2 893
Équipements divers	595
Pilote	100
Carburant interne	500
Huile	50
Munitions**	251
Total en ordre de vol	4 392
AVEC RÉSERVOIR SUPPLÉMENTAIRE	
Idem	4 392
Carburant externe	234
Total en ordre de vol	4 626

Armement	
Capot	2xMG 131
Munitions	475 cpa
Aile intérieure	2xMG 151/20E
Munitions	250 opa
Aile extérieure	2xMG 151/20E
Munitions	140 opa
Performances	
Vitesse maximale (km/h) à 0 m	541
Vitesse maximale (km/h) à 6 000 m	640
Vitesse ascensionnelle initiale (m/s)	16
Plafond pratique (m)	10 600
Distance franchissable, lisse (km)	
au niveau de la mer	920
à 7 000 m	1 035
Distance franchissable, avec réservoir (km)	
au niveau de la mer	1 370
à 5 000 m	1 470

* À l'horizontale, hélice tournante.
** 2xMG 131 et 4xMG 151/20E.

FW 190 A-9

Pour améliorer les performances du 190, Focke-Wulf comptait beaucoup sur le moteur BMW 801 F (TH), prévu pour la version A-8. Les essais réalisés avec les A-5 V34 (VO + LW, WNr. 410230) et V35 (BH + CF, WNr. 0816) montrent que ce groupe propulseur ne pourra jamais être fabriqué en série. Le motoriste se rabat alors sur des modèles hybrides, entre le D-2 et le F. La nouvelle version, baptisée A-9, recevra le BMW 801 S (TS), développant 2 000 ch au décollage. Les appareils des derniers lots bénéficient du BMW 801 U (TU), donné pour 1 730 ch au décollage, protégé par un anneau blindé de 10 mm d'épaisseur et équipé d'un ventilateur à 14 pales, ce que confirme Ernst Schröder, désormais pilote à la 5./JG 300 :

« Notre *Gruppe* ne disposait que de quelques A-9, dont la silhouette présentait peu de différences visibles avec celle du A-8. Cependant, nos machines étaient équipées du moteur TU – je me souviens très bien qu'un technicien m'en avait fait la remarque. Mais il y avait aussi probablement des modèles A-8. Ceux-ci avaient reçu le nouveau moteur lors d'un dégroupage, ainsi que le changement de verrières défectueuses par les nouvelles que nous avions surnommées "Buckeldach". Cela se passait vers la fin de la guerre. »

[6] Ou tout au moins jusqu'à la prise de l'usine de Cottbus par les troupes soviétiques le 23 avril 1945.

Le prototype de cette nouvelle version semble être le A-8 DU + JB (WNr. 170002), probablement dénommé V52, qui vole pour la première fois avec un BMW 801 S le 30 août 1944.

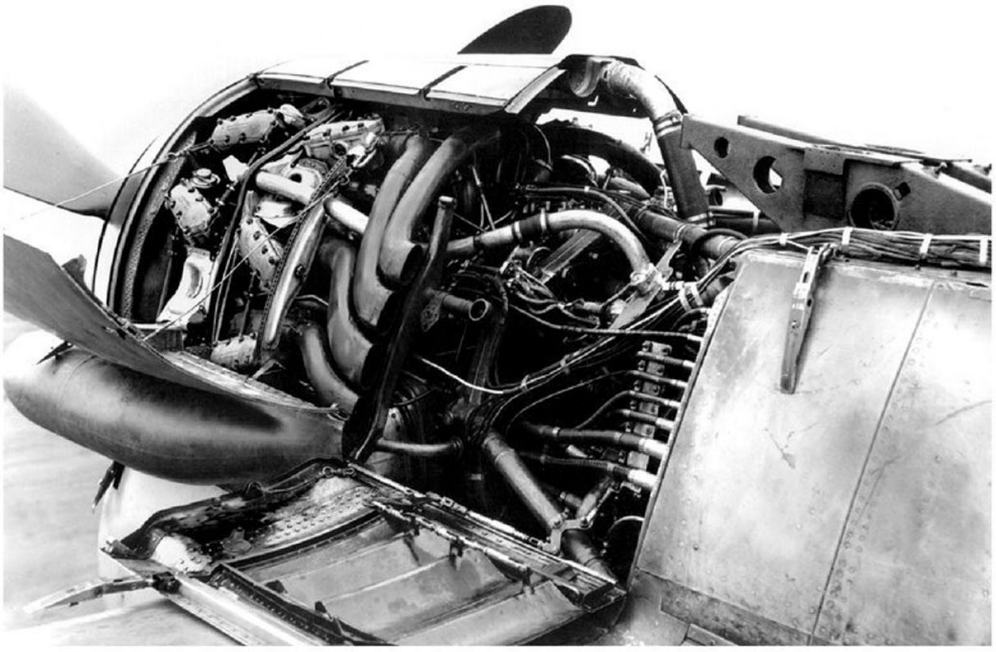
Plusieurs améliorations sont également apportées, comme un blindage renforcé du radiateur et du carter d'huile et la connexion des deux collecteurs d'échappement entre les cylindres 9 et 10.

Lancée en août 1944, la construction du A-9 ne cesse vraisemblablement pas avant la fin de la guerre [6] ; cependant, seuls les chiffres de production d'août à novembre 1944 et de janvier 1945 nous sont parvenus dans le détail. Certains auteurs (notamment, Rodeike, *op. cit.*) citent le nombre de 910 exemplaires, mais seuls 581 ont été identifiés :

– Focke-Wulf (Cottbus) : 353
– AGO (Oschersleben) : 7
– Arado (Parow) : 8
– Dornier (Wismar) : 40
– Heinkel (Oranienburg) : 40
– Roland WFG (Nordenham) : 133

▼ Un Fw 190 A-8 pris en charge par l'un des six *Gruppen* de la *Flugzeugüberführungsgeschwader* 1 (FlÜG 1), l'escadre spécialisée dans les vols de convoyage des avions neufs jusqu'au front. Il porte un numéro individuel temporaire, qui sera rapidement remplacé par le code tactique de la formation à laquelle il aura été livré. (E-N Archives)

▲ Le Fw 190 V35 (BH+CF, WNr. 0816), un A-5 modifié pour recevoir le BMW 801 F (TH). Il effectue son premier vol en avril 1944, mais à la suite des ennuis rencontrés dans la mise au point de son propulseur, il sera remotorisé avec le modèle S (TS). (E-N Archives)



▲ Le BMW 801 S (TS), monté ici sur le Fw 190 V34 (VO+LW, WNr. 410230), équipera les versions A-9 et F-9. On note les prises d'air sur le côté du capot, qui ne seront pas retenues pour la série. (E-N Archives)

Variantes :

- **A-9/R1** :gondole WB 151/20 sous chaque aile.
- **A-9/R2** :deux MK 108 à la place des MG 151/20 dans l'aile extérieure.
- **A-9/R3** : un MK 103 sous chaque aile.
- **A-9/R6** :un WGr.21 sous chaque aile.
- **A-9/R8***Sturmflugzeug* : identique au A-8/R8.
- **A-9/R11** : variante de chasse tout temps, identique au A-8/R11.
- **A-9/R12** : identique au A-8/R12.
- **A-9/U3** :variante modifiée pour servir de composant supérieur au Mistel.

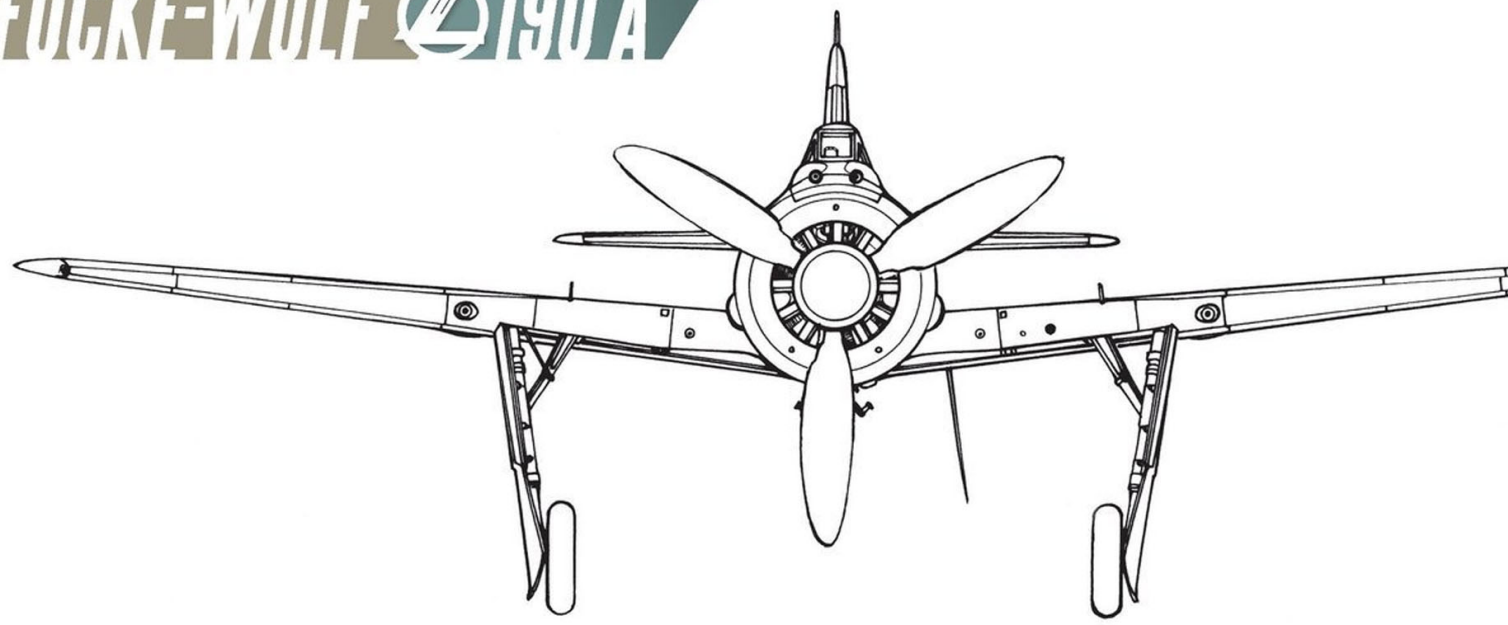
Utilisateurs du A-9 : *Stab*, I. et II./JG 1, *Stab*, I. et III./JG 2, *Stab* et IV./JG 3, II./JG 4, *Stab*, I. et II./JG 6, I. et II./JG 11, *Stab*, I. et II./JG 26, *Stab*, I., II. et IV./JG 54, *Stab* JG 300, *Stab*, I. et II./JG 301, II./EJG 1, III./KG(J) 6 et III./KG(J) 27.

FW 190 A-10

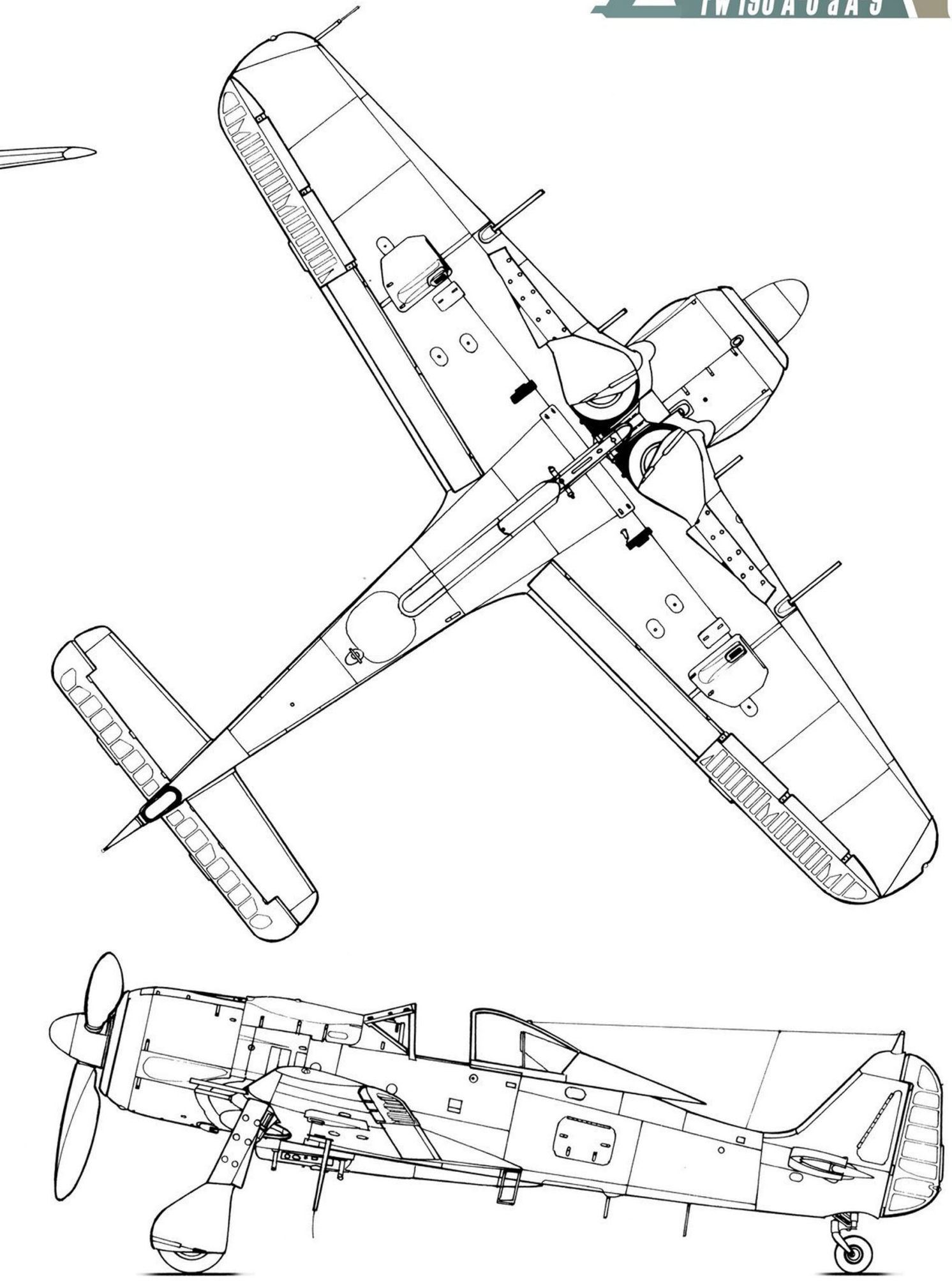
Cette version « raffinée » (*Raffat* Ra-5 et Ra-7) ne verra pas le jour. Prévue pour le BMW 801 TH, elle aurait dû en fait recevoir le TS. La variante « Ra-5 » devait présenter une aile nouvelle (*Einheitsflügel*) d'une envergure de 11,50 m, portant la surface alaire à 20 m² ; son armement devait incorporer deux MG 151/20 ou un MK 103 dans l'épaisseur de l'aile extérieure. Les *Rüstsätze* R1, R2 et R3 avaient été envisagés pour la variante « Ra-7 » à aile standard. ■

Prises en compte du Fw 190 toutes versions confondues

	1943												1944											
	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jun	Jul	Aoû	Sep	Oct	Nov	Déc	TOTAL	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jun	Jul	Aoû	Sep	Oct	Nov	Déc	TOTAL
Focke-Wulf	36	88	141	91	90	120	106	87	103	80	79	68	1 089	134	121	202	251	218	250	302	367	324	233	270	354	3 026
AGO Oschersleben	50	53	80	75	82	64	100	80	79	85	69	39	856	67	22	111	95	170	163	200	220	252	205	263	116	1 884
Arado Warnemünde	7	83	52	50	57	56	58	52	77	72	68	70	702	113	101	140	173	192	220	290	300	281	281	210	309	2 610
Fieseler Cassel	30	74	46	47	16	45	61	62	58	40	26	26	531	64	42	80	78	106	103	180	202	159	124	147	144	1 429
Dornier Wismar														5	14	40	93	140	170	225	211	265	166	158	127	1 614
Divers																		15	38	70	91	110	82	243	198	847
Totaux mensuels	123	298	319	263	245	285	325	281	317	277	242	203	3 178	383	300	573	690	841	944	1 267	1 391	1 391	1 091	1 291	1 248	11 410



Focke-Wulf Fw 190 A-9



Juillet – décembre 1943

Face au rouleau compresseur soviétique

« Tous les jours, nous devons affronter un ennemi bénéficiant d'une supériorité numérique telle que nous l'avions encore jamais connue en Russie. »
Leutnant Günther Schack, 8./JG 51.

Les offensives et contre-offensives d'hiver sur le front de l'Est ont créé deux saillants à une centaine de kilomètres de la frontière entre la Russie et l'Ukraine : l'un au nord, occupé par les Allemands et centré autour d'Orel, l'autre au sud, occupé par les Soviétiques et centré autour de Koursk. Ce dernier est assurément le plus préoccupant pour la Wehrmacht, car il se développe sur plus de 400 km et pénètre à plus de 100 km à l'intérieur des lignes allemandes – sa superficie représente celle des régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon réunies.
Initialement prévue pour le mois de mai 1943, l'opération « Zitadelle », visant à anéantir le saillant de Koursk, est repoussée par Hitler jusqu'au 5 juillet. Nous ne nous étendrons pas sur cette bataille homérique qui a fait l'objet de deux publications des éditions Caraktère [1].

« ZITADELLE »

Comme on le voit, la totalité des Fw 190 a été massée au nord du saillant de Koursk, laissant la partie Sud aux Bf 109 G des JG 3 et JG 52, ainsi qu'aux Fw 190 de la Sch.G. 1.

▲ Un Fw 190 A-5 du *Stab*/JG 54 préparé pour l'harmonisation de ses armes de bord à l'été 1943. On note le « 2 » peint au-dessus de la barre derrière la croix de fuselage et sur le bord d'attaque de l'aile et le « 5 » sur le bord du capot moteur. L'appareil n'est armé que de deux MG 151/20E dans les ailes. (E-N Archives)

[1] *Batailles et Blindés* hors-séries n° 9 et 10.

[2] Il avait remporté une victoire en Espagne.

Il faut signaler que le II./JG 54, bien qu'encore partiellement équipé en Bf 109 G, est opérationnel sur Fw 190 A depuis la mi-juin.
Le matin même du début de l'offensive, Trautloft fait ses adieux à la JG 54 après l'avoir menée au combat pendant près de trois ans. Lui succède un ancien de la Legion Condor et de la JG 54, entre-temps passé à la JG 52, au sein de laquelle il a obtenu la *Ritterkreuz* et gonflé son palmarès à 67 victoires : le *Major* Hubertus von Bonin. Son arrivée coïncide avec un malheureux concours de circonstances : pour éviter d'informer les Soviétiques des mouvements des unités, celles-ci reçoivent l'ordre du *Reichsluftfahrtministerium* d'effacer tous les insignes sur leurs avions. Ainsi disparaît le « cœur vert » de la JG 54 en même temps que son instigateur.

▲ Un Fw 190 A-6 (WNr. 550207) de la 5./JG 54 à Orel ou Siverskaïa à l'été 1943. Cet appareil figure dans les listes de la Luftwaffe comme ayant été endommagé avec la 1./JG 51 le 22 août 1943, mais sur ce cliché, il porte la barre horizontale traditionnelle d'un deuxième groupe. (ECPA-D)

Comme elle semble loin l'époque où les chasseurs de la Luftwaffe arboraient fièrement leurs écussons colorés dans les cieux russes. Signe des temps, l'aviation allemande doit se camoufler pour survivre.

Toutefois, se camoufler pour survivre n'est pas encore une nécessité, car, le 5 juillet, la Wehrmacht passe à l'offensive. Près de 200 Fw 190 sont massés dans un petit périmètre autour d'Orel, sur des terrains qui n'ont d'aérodromes que le nom, sans alvéoles ni protections, non seulement pour les avions, mais surtout pour les dépôts de munitions et de carburant.

« Zitadelle » est déclenchée à 03h30, et les pilotes de chasse réaliseront chacun cinq ou six sorties dans la journée. Leur principale tâche est d'escorter les *Stukas*, puis de mitrailler les défenses au sol.

Les premières victoires de la nouvelle offensive sont à porter au crédit du *Feldwebel* Hubert Straßl (8./JG 51), qui réalise un doublé contre des MiG-3 entre 03h48 et 03h50 (ses 38e et 39e succès). Mais il ne va pas s'arrêter là : il en ajoute 13 autres dans la même journée ! Le 8 juillet, après sa 67e victoire, la chance l'abandonne : il est abattu et tué dans un combat contre 4 LaGG-3 ; il recevra la *Ritterkreuz* à titre posthume.

Les trois premiers jours de l'offensive sont marqués par un véritable festival de la chasse allemande : 336 revendications pour deux Fw 190 détruits, un pilote tué et un prisonnier ! Cependant, les Soviétiques ne tardent pas à renforcer leur aviation, et leur DCA reste toujours un danger omniprésent ; entre le 8 et le 31 juillet, les unités de Focke-Wulf perdent 11 tués et un prisonnier – et pas des moindres, puisque le *Kommandeur* du IV./JG 51, le *Major* Rudolf Resch, est abattu le 11 juillet, peu après avoir remporté son 92e succès [2] ; il sera remplacé par le *Major* Hans-Ekkehard Bob (RK, 57 vic.), qui arrive du front de l'Ouest, où il était *Staka* 9./JG 54.

Il y a aussi des blessés, certains graves, comme le *Major* Reinhard Seiler, commandant le I./JG 54, qui doit sauter en parachute après avoir remporté sa 100e victoire ; touché par trois projectiles, il doit être évacué sur l'Allemagne. Il recevra les Feuilles de Chêne après son rétablissement en mars 1944, mais il ne revolera plus au combat. Il est remplacé à titre temporaire par l'*Oberleutnant* Hans Götz, dans l'attente de l'arrivée du *Major* Gerhard Homuth, un vétéran des campagnes libyennes, qui, comme on le verra, tiendra le poste… deux jours.

Les unités de chasse sur Fw 190 A dédiées à « Zitadelle »

au 5 juillet 1943

JG 51			
Stab	Obstlt K-G. Nordmann	4 Fw 190 A-5	Orel-Sloboda
Stabsstaffel	Maj D. v. Eichel-Streiber	16 Fw 190 A-4/A-5	Orel
I./	Maj E. Leie	40 Fw 190 A-4/A-5	Orel-Sloboda
III./	Hpt F. Lozigkeit	36 Fw 190 A-4/A-5	Orel-Slowitzki
IV./	Maj R. Resch	38 Fw 190 A-4/A-5	Orel
15.(*Span*)	Cdte M. Cuadra Medina (a)	15 Fw 190 A-2/A-3	Sechtschinskaja (b)
JG 54			
Stab	Maj H. v. Bonin	5 Fw 190 A-5	Siverskaïa (c)
I./	Maj R. Seiler	38 Fw 190 A-4/A-5	Orel-Panikowo
II./	Hpt H. Jung	28 Fw 190 A-4/A-5	Siverskaïa
		11 Bf 109 G-2	

(a) Il s'agit du 4e contingent espagnol déployé le jour même.
(b) Seshcha en russe.
(c) Siversky en russe.

▲ Avec 57 victoires (dont 5 en Espagne), Hans (Hannes) Trautloft ne pointe pas au sommet du palmarès de la Luftwaffe, mais il a été indéniablement l'un de ses meilleurs meneurs d'hommes, plus soucieux des résultats de son escadre que des siens propres. En juin 1941, il avait adopté comme insigne personnel un cœur vert, rappelant sa province natale de Thuringe, surnommée « Die grüne Herz Deutschlands », qui s'était rapidement répandu dans toute l'escadre, au point que celle-ci sera surnommée la *Grünherz Geschwader*. (ECPA-D)

Même la si chanceuse 3./JG 51, qui avait remporté quelque 350 victoires pour un unique tué depuis le 22 juin 1941, est également frappée, elle le sera un peu plus le 7 août 1943, quand son grand as, le *Leutnant* Heinrich Höfemeier (RK, 96 vic.), sera victime de la DCA ennemie au beau milieu d'un combat tournoyant.

Un autre *Experte* du III./JG 51 va connaître des moments chauds : le *Leutnant* Günther Schack (futur titulaire des *Eichenlaub* et de 174 victoires) casse cinq avions entre le 19 juillet et le 28 août ; à cette dernière date, il totalise 91 succès – c'est-à-dire qu'il a doublé son crédit depuis son retour au front à la mi-juillet.

Après quatre jours, l'offensive allemande s'essouffle. Les gains en territoire ne sont pas conformes aux objectifs en raison d'une vive résistance soviétique. La logistique allemande est à nouveau prise en défaut : rechanges et carburant n'arrivent pas au rythme nécessaire. De ce fait, la Luftwaffe n'est pas assez nombreuse pour protéger correctement les *Panzer* des attaques aériennes. Si elle s'impose encore dans le ciel, elle se bat surtout contre les chasseurs d'escorte et ne parvient pas à forcer le barrage pour s'en prendre aux bombardiers et surtout aux Chtourmovik qui causent beaucoup de dégâts. Or, malgré de nombreux succès, les combats ne sont plus autant à sens unique que lors des deux années précédentes : la JG 51 perd 63 Fw 190 entre le 5 et le 15 juillet ! Les deux *Gruppen* de la JG 54 sont amputés de 27 machines du fait de l'ennemi et de 24 autres par accident (plus 3 envoyées en réparation) pendant le mois de juillet – 54 sur les 66 alignées en début de mois.

Le IV./JG 51 est laminé et, au soir du 17 juillet, il ne dispose plus d'un seul avion en état de vol. Il doit être replié pour être transformé sur Bf 109 G, faute de Focke-Wulf en nombre suffisant. Il reviendra au front sous la houlette de Hans-Ekkehard Bob dès le 27.

Le 12 juillet tout bascule. Alors que deux jours plus tôt, les Alliés ont débarqué en Sicile,

les Soviétiques passent à l'offensive dans le saillant d'Orel (opération « Koutouzov »). Tandis que les nouveaux La-5FN font leur apparition, les VVS réalisent 2 174 sorties dans la journée, contre seulement 1 784 à la Luftwaffe. La bataille a changé d'âme.
Le 15 juillet, Hitler met un terme à « Zitadelle » pour envoyer une partie de ses blindés en Italie, où il craint, à juste titre, un prochain débarquement des Alliés. Sur l'*Ostfront*, la *Panzerwaffe* embraye la marche arrière, qui la conduira inéluctablement jusqu'à Berlin.
Lors de la bataille de Koursk, entre le 5 et le 13 juillet, la Luftwaffe a revendiqué 1 378 victoires pour la perte de 25 Fw 190 et 30 Bf 109 en un peu plus de 5 150 sorties.

LES MALHEURS DU I./JG 54

Pour les unités de la Luftwaffe, l'annulation de « Zitadelle » ne signifie pas grand-chose. Les missions continuent sur un rythme aussi élevé que les stocks d'essence et de pièces détachées le permettent.

Le 1er août, le *Major* Gerhard Homuth prend officiellement le commandement du I./JG 54. Le lendemain, il décolle avec son *Kaczmarek*, l'*Oberleutnant* Otto Vinzent, pour une mission de *freie Jagd* dans le secteur de Koursk. Les deux pilotes engagent le combat avec une importante formation de P-39, P-40 et La-5 à 20 km au sud de Kromy. Au cours de la bagarre, qui dure 20 minutes, Vinzent perd de vue son leader et rentre seul. L'épave du Fw 190 et le corps calciné de Homuth seront retrouvés par des soldats soviétiques. Il est vraisemblable qu'il soit tombé victime du *Kapitan* Alexeï Semenovitch Smirnov, futur double Héros de l'Union soviétique et as aux 34 victoires (plus 15 en participation), appartenant au 28e GvIAP équipé en P-39 Airacobra. Homuth (RK, 63 victoires en 450 missions de guerre) sera élevé au grade de *Major* à titre posthume.
Mais les malheurs du I./JG 54 ne s'arrêtent pas là. L'intérim à la tête du *Gruppe* est à nouveau assuré par Hans Götz, un vétéran de la *Grünherz*, nominalement *Staka* 2./JG 54, titulaire de la RK et de 82 victoires. Le lendemain (4 août), il est abattu par des Yak-9 du 18e GvIAP, menés par le *Kapitan* Ivan Alexandrovitch Zamorine, qui protégeaient une formation d'Il-2.

◣ Deux autres A-5 du *Stab*/JG 54 vers Orel ou Siverskaïa à l'été 1943. L'appareil au premier plan porte un « 4 » noir au-dessus de la barre horizontale. Celui au second plan porte un « 3 » et arbore un camouflage deux tons très particulier ; la partie inférieure de son gouvernail est jaune. (PK Aufnahme)

▶, ▼ & ◢ Retour triomphal pour l'*Oberleutnant* Walter Nowotny, *Staka* 1./JG 54 à bord d'un A-5 (WNr. 1501) baptisé RAMMBOCK (bélier), quand il vient de franchir la barre des 150 victoires le 18 août 1943. On aperçoit son fidèle ailier « Quax » Schnörrer (à demi-coupé, à l'extrême droite) venu le féliciter. (Bundesarchiv, Coblence – 654-5830-18, 20 et 21 – unbekannt PK)

◀ Un pilote du *Stab*/JG 54 se prépare à partir en mission… mais visiblement sans sa radio FuG 16 Z, qui est restée sur l'empennage horizontal ! (PK Aufnahme)

▼ Le Fw 190 de Walter Nowotny au début de sa prise de fonction de *Gruppenkommandeur* I./JG 54, qu'il assume à titre intérimaire à dater du 11 août 1943. On note que l'insigne du cœur vert n'a pas encore disparu. (E-N Archives)

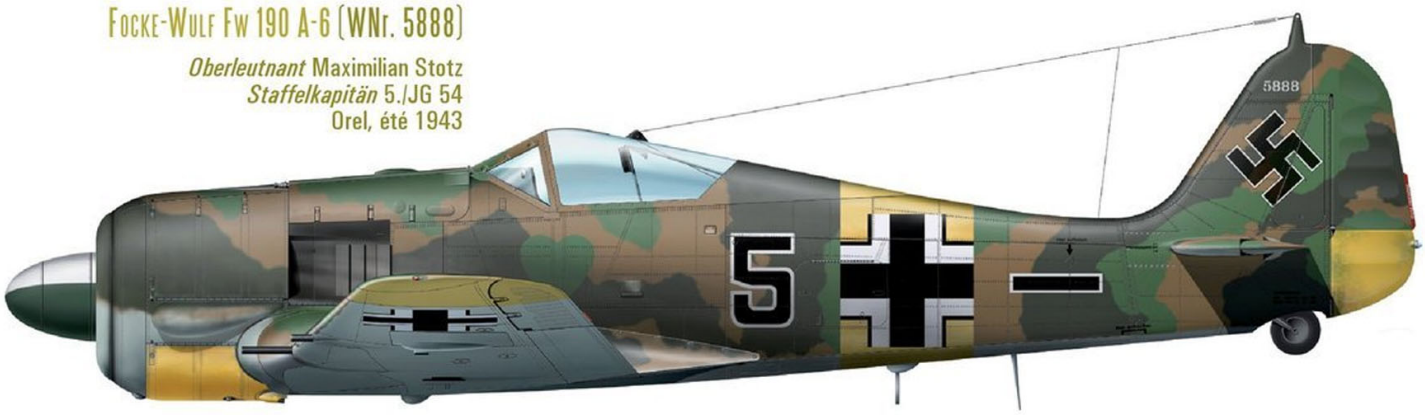
Après une longue période d'intérim, le poste de *Kommandeur* sera offert au *Hauptmann* Walter Nowotny le 15 septembre ; ce jeune pilote (il n'a pas encore 23 ans), très doué, remporte sa 216e victoire avec le titre de *Kommandeur* I./JG 54 deux jours plus tard.

Le mois d'août 1943 sera décidément cruel pour la JG 54, car, après avoir perdu son *Kommandeur*, Heinrich Jung [3], le 30 juillet, le II. *Gruppe* voit la disparition de son grand as, l'*Oberleutnant* Maximilian Stotz, le 19 août, soit dix jours après sa promotion à la fonction de *Staka* 5./JG 54 ; il comptait alors 189 victoires. Ses équipiers l'ont vu sauter dans les lignes russes, mais son sort demeure inconnu. Smirnov et son 28e GvIAP ont été impliqués dans ce combat.

Le front de l'Est ne sera plus jamais le « paradis des chasseurs » pour la Luftwaffe. Si les *Experten* continueront à étoffer leur palmarès personnel, rares seront désormais les jeunes « bleus » à être capables de rivaliser avec les *alteren Hasen*.

Focke-Wulf Fw 190 A-5 (WNr. 410004)

Hauptmann Walter Nowotny
Kommandeur I./JG 54
Vitebsk, 14 octobre 1943



Focke-Wulf Fw 190 A-6 (WNr. 5888)

Oberleutnant Maximilian Stotz
Staffelkapitän 5./JG 54
Orel, été 1943

Les as allemands sur Fw 190

en activité sur le front de l'Est au 31 juillet 1943

Oblt M. Stotz	5./JG 54	176	D 19.08.43 – RK-EL – 189 vic.
Oblt W. Nowotny	Kap 1./JG 54	124	† 08.11.44 – RK-Br – 258 vic.
Lt H. Höfemeier	3./JG 51	88	† 07.08.43 – RK – 96 vic.
Ofw O. Kittel	2./JG 54	80	† 16.02.45 – RK-S – 267 vic.
Oblt H. Götz	Kap 2./JG 54	78	† 04.08.43 – RK – 82 vic.
Oblt K-H. Weber	7./JG 51	73	D 07.06.44 – RK-EL – 136 vic.
Oblt J. Brendel*	1./JG 51	72	RK-EL – 189 vic.
Lt H. Ademeit	Kap 6./JG 54	72	D 07.08.44 – RK – 166 vic.
Maj H. v. Bonin	Kdre JG 54	66	† 15.12.43 – RK – 77 vic.
Hpt A. Borchers	Kap 11./JG 51	64	RK – 132 vic.
Oblt M. Mayerl	9./JG 51	62	RK – 76 vic.
Oblt H. Lücke	9./JG 51	61	† 08.11.43 – RK – 81 vic.
Ofw H. Sterr	6./JG 54	61	† 26.11.44 – RK – 130 vic.

* blessé le 28.07.
† : tué ; D : disparu
RK : Ritterkreuz ; RK-EL : avec Feuilles de chêne ; RK-S : avec Glaives ; RK-Br : avec Diamants.

Cependant, parmi ceux qui y parviendront, on peut citer le *Leutnant* Günther Scheel. À sa sortie de formation, il intègre la 3./JG 54 en avril 1943. Trois mois plus tard, le 16 juillet, il est porté disparu à la suite d'une collision avec un Yak-9 près de Bolkhov :

« Le Lt. Scheel a décollé à 07h00 avec la 3. *Staffel* du I./JG 54 pour protéger une formation de *Stukas* dans le secteur d'Orel. Après avoir accompli sa mission, le Lt. Scheel a descendu deux Yak-9 en mission de chasse libre. En abattant sa 71e victime, son aile gauche a percuté son adversaire. L'aile s'est rompue au niveau du fuselage, ce qui a entraîné son appareil vers le sol depuis une altitude de 800 m. À 50 m du sol, l'appareil a pris feu et a explosé à l'impact à 08h06 (*Planquadrat* 64356). Point d'impact : env. 15 km au nord-est de Bolkhov. »

C'était sa 71e victoire en… 70 missions de guerre ! Il recevra la *Ritterkreuz* et d'autres décorations à titre posthume. Toutefois, le plus étonnant, c'est que Scheel sera vu dans un camp de prisonniers à Ielabouga (Tatarstan) en 1946 et à l'infirmerie d'un autre camp à Solny en 1948. Il est néanmoins toujours considéré comme officiellement « disparu ».

LA RETRAITE

La décision est prise d'abandonner Orel (réoccupée par l'Armée rouge le 5 août) et de replier le gros des forces derrière la ligne Hagen, en avant de Briansk. Pendant ce temps, le rouleau compresseur soviétique écrase le *Heeresgruppe Süd* et fonce sur Kharkov.

Les Fw 190 protègent la retraite allemande, mais si leurs pertes sont faibles en quantité, elles sont marquantes en qualité, puisque disparaissent dans la seule première semaine d'août trois grands *Experten* : Homuth, Götz et Höfemeier.

Le *Leutnant* Günther Schack de la 8./JG 51 revient sur une mission « comme une autre » :

« 8 août. Le bal s'ouvre à 16h00. Nous escortons des bombardiers sur Ielnia. En fin d'après-midi, tous les appareils du *Gruppe* décollent (chaque *Staffel* ne dispose pas de plus de quatre Focke-Wulf). Des avions russes volant bas sont repérés près de Jarzevo. Je suis le premier à les rattraper. C'est une belle séance de chasse, et je peux me poser après avoir battu des ailes deux fois.

[3] Remplacé par le *Hauptmann* Erich Rudorffer.

Sans nous laisser le temps d'être ravitaillés et réarmés, nous recevons l'ordre de redécoller immédiatement pour escorter une unité de bombardiers – nous ne sommes que deux. À 5 000 m au-dessus de l'objectif, deux chasseurs ennemis passent à l'attaque. Très vite, l'un tombe en flammes au milieu des bombardiers, et l'autre ne demande pas son reste. Au cours de notre troisième sortie, nous rencontrons 25 "Zementer" escortés par 40 chasseurs. Comme nous ne sommes que deux, je grimpe jusqu'à l'escorte haute et j'en abats deux. Après ces cinq victoires, je suis très fatigué. Tous les jours, nous devons affronter un ennemi bénéficiant d'une supériorité numérique telle que nous l'avions encore jamais connue en Russie ; d'importantes formations de bombardiers et une forte escorte de chasseurs. »

▲ Deux Fw 190 de la 5./JG 54 dans le secteur d'Orel à l'été 1943. Au premier plan, le « 5 noir » (A-5, WNr. 5888), monture habituelle du *Staffelkapitän*, l'*Oberleutnant* Maximilian Stotz ; cet appareil sera perdu avec un autre pilote à son bord le 7 octobre. Derrière, le « 7 noir » (A-6, WNr. 550201), généralement piloté par le *Leutnant* Emil Lang, mais qui sera celui dans lequel Max Stotz perdra la vie le 19 août. On note le camouflage trois tons (RLM 74, 75 et 76) sur le fuselage, alors que les ailes restent dans les deux tons classiques de RLM 74 et 75. (Collection H. Nowarra)

Schack recevra la confirmation d'un Il-2, un Yak-9, un LaGG-3 et un La-5, ce qui porte son total à 66.
Vers le 20 août, la *Stabsstaffel* JG 51 reçoit le renfort de l'*Oberfeldwebel* Anton Hafner, titulaire de 82 victoires et de la *Ritterkreuz*. Il vient de s'illustrer au cours de la campagne de Tunisie en y remportant 20 victoires avec le II./JG 51, mais a été grièvement blessé et contraint à passer six mois à l'hôpital. Il terminera l'année 1943 en ajoutant 36 avions soviétiques à son palmarès.
Le 9 septembre, Günther Schack (7./JG 51) revendique son 100e ennemi, mais le temps manque pour les célébrations, le III./JG 51 devant quitter d'urgence la région de Smolensk ; ce *Gruppe* connaîtra pas moins de neuf terrains différents avant la fin de l'année – tous toujours plus à l'ouest.

◀ C'est la ruée autour du *Hauptmann* Walter Nowotny, *Kommandeur* I./JG 54, à Vitebsk le 14 octobre 1943. Il vient de remporter sa 250e victoire, ce qui fait de lui l'as des as de la Luftwaffe. À gauche, le *Major* Hubertus von Bonin, *Kommodore* de la JG 54, et, à droite, son fidèle ailier, le *Feldwebel* Karl Schnörrer. (Collection H. Obert)

[4] *Walter Nowotny, Tiger vom Wolchostroj, Fliegerwunder aus Österreich* – R. Nowotny – Druffel Verlag, Leoni am Starnberger See, 1957.

[5] Commandant la *Luftflotte* 6.

▲ Nowotny avec « Quax » (immédiatement à sa gauche) et l'*Oberleutnant* Otto Vinzent (à droite), qui le remplacera à plusieurs reprises à la tête du I./JG 54, et pas plus tard que le lendemain de la photo, quand le jeune as sera convoqué à Berlin pour y recevoir les *Brillanten*. Vinzent, nominalement *Staka* 2./JG 54, sera tué le 14 janvier 1944 ; il comptait 45 victoires. (ECPA-D)

LES QUATRE MOUSQUETAIRES

Le 18 août 1943, Walter Nowotny franchit la barre des 150. Dès lors, tout va s'accélérer pour le jeune Autrichien, qui atteint les 200 (quatrième) le 8 septembre et les 250 (premier) le 14 octobre. Il est le premier pilote à parvenir à ce score. Quand il se pose à Vitebsk, c'est l'effervescence, ainsi que le décrit son ailier, « Quax » Schnörrer [4] :

« Tous ceux qui ont pu se libérer de leur tâche ont couru pour féliciter Nowy. Le médecin-chef est arrivé devant nos avions avec une bouteille de champagne qu'il a sabrée du plat de sa dague. Nous n'avons eu qu'à tendre nos verres pour recueillir l'eau précieuse qui jaillissait comme un geyser. Au milieu de la liesse générale, Nowy s'adressa à ses hommes : "*Mes enfants, la vie est belle, mais félicitez aussi mon Quax, sans lequel je n'aurais jamais connu une telle réussite !* Si j'avais participé dans une certaine mesure à ses succès, nous nous étions mutuellement sauvé la vie des centaines de fois, et, à dire vrai, j'étais plus redevable à Nowy que lui ne l'était envers moi. Après ce bref discours martial, les acclamations ont fusé de toute part.

« Nowy a été appelé au téléphone. Le général Ritter von Greim [5], notre "Papy", avait tenu à être le premier à le féliciter. Peu après, Nowy m'a pris à part :

▲ & ▶ Walter Nowotny se rendra à Vilna plus tard. Il repart peu après pour une nouvelle mission à bord de son A-5 (WNr. 410004) sur lequel on note son talisman (un « 13 » blanc sous la verrière) et un « 8 » blanc à l'intérieur du chevron, probablement son numéro fétiche, qui doit remonter au code tactique que portait l'avion à bord duquel il a remporté sa première victoire (le Me 262 dans lequel il perdra la vie était également codé « 8 blanc »). (Bundesarchiv, Coblence – 664-6789-25 & 26 et 459-137-28 – unbekannt PK)

"Quax, je me suis promis que quand j'aurai obtenu ma 250e, je ferai la fête. Cela fait longtemps que je n'ai pas vu une fille un peu jolie. Aujourd'hui, je veux faire la nouba. Je vais prendre l'avion de liaison pour aller à Vilna. Viens, Quax, je t'emmène avec moi." »

Après les *Eichenlaub* le 4 septembre, Nowotny reçoit les *Schwerter* le 22 et les *Brillanten* le 19 octobre. Le tout en 442 missions de guerre ! Après que le *Führer* lui a remis ce qui est alors la plus haute décoration du *Reich*, Nowotny fait un crochet par Vienne pour embrasser ses parents, comme le rapporte le *Wiener Zeitung* :

« Hier matin, la maison de la Schönererstraße, où vivent les parents du *Hauptmann* Nowotny, récipiendaire des Diamants, a été assaillie par de nombreuses personnes qui voulaient voir le jeune officier avant son retour au front. Devant la maison s'étaient aussi rassemblés les enfants de l'école voisine. Chacun portait un drapeau, et ces écoliers apportaient une note colorée à la rue qui allait de la maison au mémorial du baron Tegett, où une voiture attendait Nowotny pour le conduire à l'aéroport. »

Il est difficile d'évoquer Nowotny sans parler de ses ailiers : Karl Schnörrer, dit « Quax », Anton Döbele, dit « Toni », et Rudolf Rademacher. « Quax » devient le *Kaczmarek* de Nowotny fin 1942 ; il est l'ailier idéal, fiable, efficace et peu soucieux de son palmarès personnel. Pendant que son leader engrange les victoires à une vitesse record, il se contente des miettes. Quand Walter obtient son 70e succès (15 mars), lui ne revendique que sa 4e victoire. Il est grièvement blessé le 12 novembre 1943 en protégeant son leader ; les deux jambes brisées, il est conduit à l'hôpital, où Nowotny lui rend visite :

« Je t'ai aperçu, juste sous la couverture nuageuse, à 50 ou 70 m d'altitude, en train de sauter hors de ton taxi en feu. Mon cœur s'est arrêté. J'attendais avec anxiété que ton parachute s'ouvre. J'ai vu le parachute auxiliaire se déployer à quelques mètres du sol et entraîner l'ouverture du parachute principal au dernier moment – et déjà, tu avais le nez dans la boue. »

Schnörrer remportera 11 nouvelles victoires sur Me 262 (total : 46) et sera décoré de la *Ritterkreuz* en mars 1945.

Les deux autres « mousquetaires » arrivent à la 1./JG 54, que commande alors Nowotny, en mars 1943. « Toni » Döbele sera tué à la suite d'une collision avec un Il-2 près de Vitebsk, la veille de la chute de « Quax » ; il comptait 94 victoires en 458 missions de guerre et recevra la *Ritterkreuz* à titre posthume. Quant à Rudolf Rademacher, il devra être hospitalisé pour une grave maladie et ne reviendra au front qu'à l'automne ; il terminera la guerre lui aussi sur Me 262 avec un total de 126 victoires et la *Ritterkreuz*.

Le « quatuor infernal » est ainsi crédité de 513 victoires entre le 15 mars et le 12 novembre 1943.

UNE DIFFICILE FIN D'ANNÉE

En dépit de quelques succès tactiques locaux, la Wehrmacht ne parvient pas à arrêter le rouleau compresseur soviétique qui avance inexorablement sur sept Fronts différents, franchissant le Don et le Dniepr, isolant la Crimée et menaçant Kiev.

Aussi curieux que cela puisse paraître, alors que le sort des armes est loin d'être favorable aux armées allemandes, de nouveaux as émergent du lot ; ainsi, le *Leutnant* Emil Lang, qui prend le poste de *Staka* 5./JG 54, le 21 août, après la mort de Maximilian Stotz. À cette date, il ne compte que 16 victoires. Au sein du II./JG 54, il est alors largement éclipsé par son *Gruppenkommandeur*, le *Hauptmann* Erich Rudorffer (79), et par l'*Oberfeldwebel* Albin Wolf (6./JG 54), dont le score bondit de 20 au 1er juillet à 100 le 25 octobre. Mais Lang va largement se rattraper dans les semaines qui suivent : il franchit la barre des 100 le 2 novembre et termine l'année avec 26 nouveaux succès ; il devance maintenant Albin Wolf de quatre longueurs et son *Kommandeur* de trois. Mais il ne va pas s'en tenir là !

Le 3 novembre, alors que les Soviétiques viennent de déclencher leur offensive pour reprendre la capitale de l'Ukraine, le II./JG 54 se met en évidence en obtenant 35 victoires ; parmi les grands vainqueurs du jour figure le *Leutnant* Emil Lang : il est crédité de… 18 victoires (n° 102 à 119 [6]). Il bat ainsi d'une unité le record établi par Hans-Joachim Marseille le 1er septembre 1942 ! Il recevra la *Ritterkreuz* quelques jours plus tard.

Après une journée plus calme, le lendemain (12 vic.), le *Gruppe* emmené par Erich Rudorffer connaît une autre belle journée le 6 novembre : 30 victoires ; le *Gruppenkommandeur* en revendique 14 à lui seul (n° 109 à 122), tandis que l'*Oberfeldwebel* Albin Wolf porte son palmarès à 114. Mais sur ces 77 appareils ennemis abattus, on compte deux tiers de chasseurs ; la Luftwaffe n'arrive plus à franchir le barrage de l'escorte pour empêcher les bombardiers et les avions d'assaut de pilonner les troupes au sol. Même si le II./JG 54 n'enregistre aucune perte, il n'a pas les moyens de redresser à lui seul le cours des opérations.

À la mi-novembre, le mauvais temps s'installe, et la boue s'empare des terrains d'aviation. Peu après, les premiers flocons de neige annoncent la prochaine offensive d'hiver soviétique. Lors de rares ouvertures, les Focke-Wulf parviennent encore à faire parler la poudre, en particulier le 15 décembre, quand les unités engagées à l'Est revendiquent 53 victoires, dont 6 sont attribuées au *Hauptmann* Diethelm von Eichel-Streiber, commandant la *Stabsstaffel* JG 51. Cependant, l'année se termine mal pour la JG 54, qui perd ce jour-là son *Kommodore*, le *Major* Hubertus von Bonin. Il sera remplacé par le *Major* Anton Mader, venu de la JG 11, le 28 janvier 1944.

Bilan des unités sur Fw 190

Année 1943

Unité	Victimes	Avions détruits	Pilotes tués ou disparus	Prisonniers
JG 51				
Stab	-	1	1	--
Stabsstaffel	284	18	11	-
I./	937	55	24	1
III./	972	44	22	1
IV./ (a)	350	27	12	-
15.(*Span*) (b)	40	13	9	-
JG 54				
Stab	46	3	3	-
I./	1 482	50	8	2
II./ (c)	823	55	8	5
JG 26				
Stab	127	16	9	-
I./	63	6	3	1
Totaux	**5 124**	**288**	**110**	**9**

(a) Jusqu'au 20.07.43.
(b) À compter du 01.05.43.
(c) À compter du 15.06.43.

Après la conclusion prématurée de « Zitadelle », la Luftwaffe perd la main. Elle n'a désormais plus les moyens de faire face avec efficacité à une aviation soviétique qui s'est nettement accrue, tant en nombre qu'en qualité. Elle n'est plus capable de maintenir la supériorité aérienne que d'une manière locale et temporaire, ses ressources s'épuisant rapidement au-delà de trois jours d'opérations intensives. Si, au centre, le *Heeresgruppe Mitte* a pu se retrancher derrière des positions préparées et solides, il n'en va pas de même sur ses deux flancs. C'est avec une certaine anxiété que l'*Oberkommando der Luftwaffe* attend la nouvelle offensive d'hiver de l'Armée rouge. ■

[6] Source : *Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945, Teil 12/III* – J. Prien – Buchverlag Rogge GmbH, 2012.

▶ Emil Lang, alors *Hauptmann* et *Kommandeur* II./JG 26. Sa fin tragique a été relatée dans *Aéro-Journal* n° 13 (décembre 2009). (ECPA-D)

▲ Le Fw 190 A-4/U7 (WNr. 7092), variante de chasse à haute altitude, affecté au *Hauptmann* Wilhelm-Ferdinand Galland, *Kommandeur* II./JG 26, photographié à Vitry-en-Artois au printemps 1943. On note la prise d'air protubérante sur le côté du capot. (ECPA-D)

Ouest 1943

LE DÉFI DES VIERMOTS

« Les bombardiers ouvrent le feu à 1500 m de distance, quand ils ont déterminé notre angle d'attaque. Nous traversons leur barrage pendant une minute avant de commencer à tirer. C'est un peu comme si l'on se trouvait sous une douche en essayant de ne pas être mouillé ! »

Oberleutnant Otto Stammberger, *Staffelkapitän* 5./JG 26.

L'année 1943 est marquée par les premières incursions de la *Eighth Air Force* au-dessus du *Reich*, mais celles-ci sont brutalement stoppées au mois d'août sous les coups de boutoir de la chasse allemande à Schweinfurt et Ratisbonne. Pour l'heure, la Luftwaffe a toutes les raisons de se réjouir, même si tous ses succès masquent de graves insuffisances.

Au début de l'année 1943, la chasse allemande à l'Ouest est répartie entre deux entités indépendantes : la *Luftflotte* 3 (qui couvre, en gros, la France et la Belgique) et le *Luftwaffenbefehlshaber Mitte* (LBH Mitte – responsable de la défense aérienne de l'Autriche au Danemark et de tout le territoire du *Reich*, Pologne et protectorat de Bohême-Moravie inclus) ; au nord, la *Luftflotte* 5 monte la garde principalement pour protéger les bâtiments de la Kriegsmarine qui mouillent en Norvège (mais elle s'occupe aussi des opérations sur le front de l'Est, en particulier dans le secteur de Leningrad et en mer Arctique). Ce sont en tout un peu plus de 700 chasseurs monomoteurs qui sont ainsi mobilisés, sur un total de 1 328 au 1er janvier, soit plus de 50 % des effectifs sur un secteur où, contrairement au front de l'Est, les opérations ne sont pas multi-quotidiennes – pas même quotidiennes en général –, ce qui en dit long sur la menace que font planer la *Eighth Air Force* américaine et, dans une moindre mesure, la RAF.

[1] Comme on l'a vu dans le Chapitre IV, fin janvier 1943, les 7. et I./JG 26 sont partis sur le front de l'Est en échange des 4. et III./JG 54, équipés en Bf 109 G.

JANVIER 1943 LES AMÉRICAINS DANS LE CIEL DU *REICH*

Le 3 janvier, le *Hauptmann* Wilhelm-Ferdinand Galland, frère cadet d'Adolf, *General der Jagdflieger*, prend le commandement du II./JG 26. Il arrive au moment où le groupe commence à échanger ses Fw 190 A-4 contre des Bf 109 G-4. Mais ni lui ni l'ensemble de ses pilotes ne veulent du Messerschmitt. Ayant sans doute des appuis haut placés, « Wutz », comme il est surnommé, réussit à faire annuler l'ordre et à toucher les premiers Fw 190 A-5 qui commencent à entrer en service.

Quelques jours plus tard, le récemment promu *Major* Josef « Pips » Priller, *Kommandeur* III./JG 26, succède officiellement à Gerhard Schöpfel à la tête de la *Schlageter Geschwader*.

Ce même jour, le III./JG 2 est confronté à la mission n° 28 de la 8th AF contre les abris de sous-marins à Saint-Nazaire. Parvenant à disloquer la formation américaine, les Fw 190 taillent dans le vif : ils revendiquent 16 victoires, permettant à l'*Oberleutnant* Siegfried Schnell (9./) d'ajouter ses 74e et 75e barres sur son gouvernail et à l'*Oberleutnant* Egon Mayer (Kdr III./) ses 57e et 58e. Sept B-17 sont effectivement abattus et trois B-24 rayés des contrôles à leur retour en Angleterre ; les pertes allemandes s'élèvent à trois appareils et un pilote tué.

Le 27 janvier marque une grande première pour la 8th AF. Sous la pression de Washington, son état-major commande la toute première sortie au-dessus du territoire du *Reich*, l'objectif étant la base navale de Wilhelmshaven : 64 B-17 et 27 B-24 décollent pour la mission n° 31. La JG 1 se trouve aux premières loges, mais ne parvient pas à concrétiser. Du II./JG 1, seule la 4. *Staffel* obtient quelques résultats : deux B-24 au prix d'un avion abattu (pilote blessé). Quant au IV./JG 1, il revendique deux autres B-24, mais laisse dans l'affaire un pilote tué. Les Américains admettent la destruction d'un Fortress et de deux Liberator, tandis que la Luftwaffe déplore la perte de sept appareils, de trois pilotes tués et d'un disparu – un bilan largement déséquilibré et qui renforce l'assurance de l'état-major de la 8th AF que ses bombardiers lourds peuvent aller encore plus loin.

Ni Hitler ni (par conséquent) Göring ne considèrent l'offensive diurne américaine comme suffisamment menaçante pour renforcer le LBH Mitte. En revanche, la RAF maintient une pression usante sur les deux escadres de la *Luftflotte* 3, mais pour l'heure, il n'est pas question non plus de les relever, en dehors du jeu de chaises musicales initié par Galland, dont il prendra conscience de l'inanité dans un éclair de lucidité [1].

Le *Leutnant* Josef « Sepp » Wurmheller, *Staffelkapitän* 9./JG 2, devant son Fw 190 A-5 (WNr. 0314) décoré de 78 victoires – score atteint le 16 août 1943. Avec un total de 93 victoires remportées sur le front de l'Ouest (sur un total de 102), il se classe neuvième au palmarès général de ce théâtre d'opérations (Marseille, l'as des as contre les aviations occidentales, ayant remporté la majorité des siennes sur le front méditerranéen). (ECPA-D)

Le Fw 190 A-4 (WNr. 746) « 4 jaune », avion personnel de l'*Oberleutnant* Siegfried Schnell, *Kapitän* 9./JG 2. Il arbore 75 victoires sur le gouvernail, total atteint le 3 janvier 1943 ; Schnell sera transféré comme *Kommandeur* au IV./JG 54 le 1er avril et remplacé par le *Leutnant* Josef Wurmheller. Son appareil portait l'aigle complet de la *Richthofen* sur le côté gauche et l'insigne du *Gruppe* sur le capot du côté droit. (ECPA-D)

Les unités de Fw 190 à l'Ouest			
1er janvier 1943			
Luftwaffenbefehlshaber Mitte	GenObst H. Weise		Berlin-Wannsee
XII. Fliegerkorps	Gen J. Kammhuber		Zeist
JaFü Deutsche Bucht **	Obst K. Hentschel		Jever
Stab/JG 1	Obstlt Dr. E Mix	4 Fw 190 A-3/A-4	Jever
JaFü Holland/Ruhrgebiet	Obst W. Grabmann		Schiphol
II./JG 1	Maj H. Kijewski	40 Fw 190 A-4	Woensdrecht
IV./JG 1	Hpt F. Losigkeit	41 Fw 190 A-4	Mönchengladbach
Luftflotte 3	GenFM H. Sperrle		Paris
JaFü 2	Obstlt K. Vieck		Le Touquet
Stab/JG 26	Maj G. Schöpfel	4 Fw 190 A-4	Lille-Vendeville
I./JG 26	Maj J. Seifert	34 Fw 190 A-4	Saint-Omer–Arques
II./JG 26	Hpt K-H. Meyer	33 Fw 190 A-4	Abbeville-Drucat
III./JG 26	Hpt J. Priller	35 Fw 190 A-4	Wevelghem
JaFü 3	Maj G. Mc Gollob		Deauville
Stab/JG 2	Obstlt W. Oesau	16 Fw 190 A	Beaumont-le-Roger
III./JG 2	Oblt E. Mayer	49 Fw 190 A-3/A-4	Vannes/Brest-Guipavas
JaFü Südfrankreich	Obst F. Vollbracht		Aix-en-Provence
I./JG 2	Hpt E. Leie	41 Fw 190 A-3/A-4	Marseille-Marignane
Jagdgruppe Ost	Maj W. Andres	55 Bf 109	Saint-Jean-d'Angély*
Jagdgruppe West	Maj J. Roth	45 Bf 109	Cazaux*
Luftflotte 5	GenObst H-J. Stumpff		Oslo
JaFü Norwegen	GenMaj C-A. Schumacher		Stavanger-Forus
I./JG 5	Hpt J. v. Wehren	39 Fw 190 A-2/A-3	Stavanger*
IV./JG 5	Hpt H. Kriegel	29 Fw 190 A-2/A-3	Trondheim-Lade*

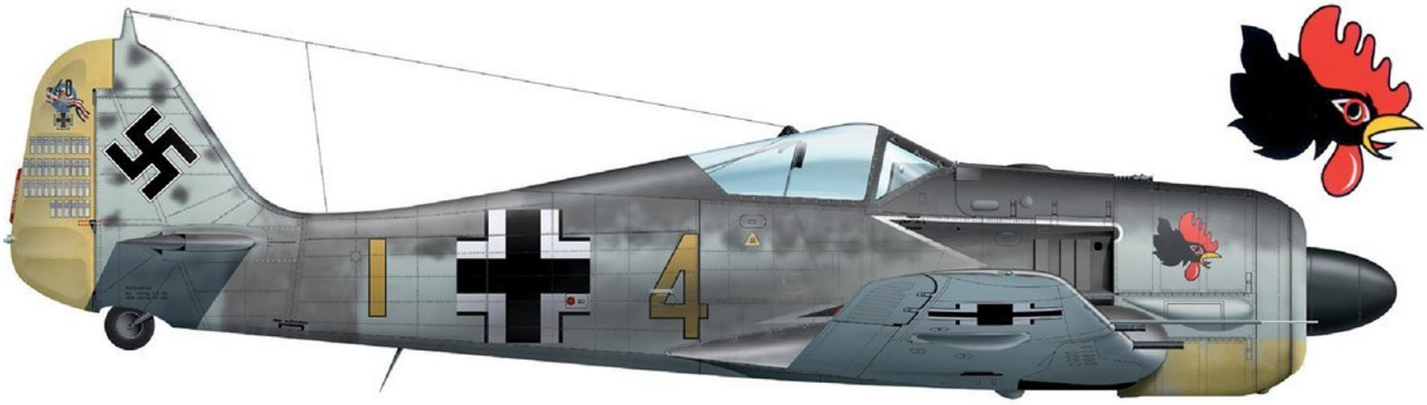
*Base principale.
**Jagdfliegerführer* : commandement à la chasse.

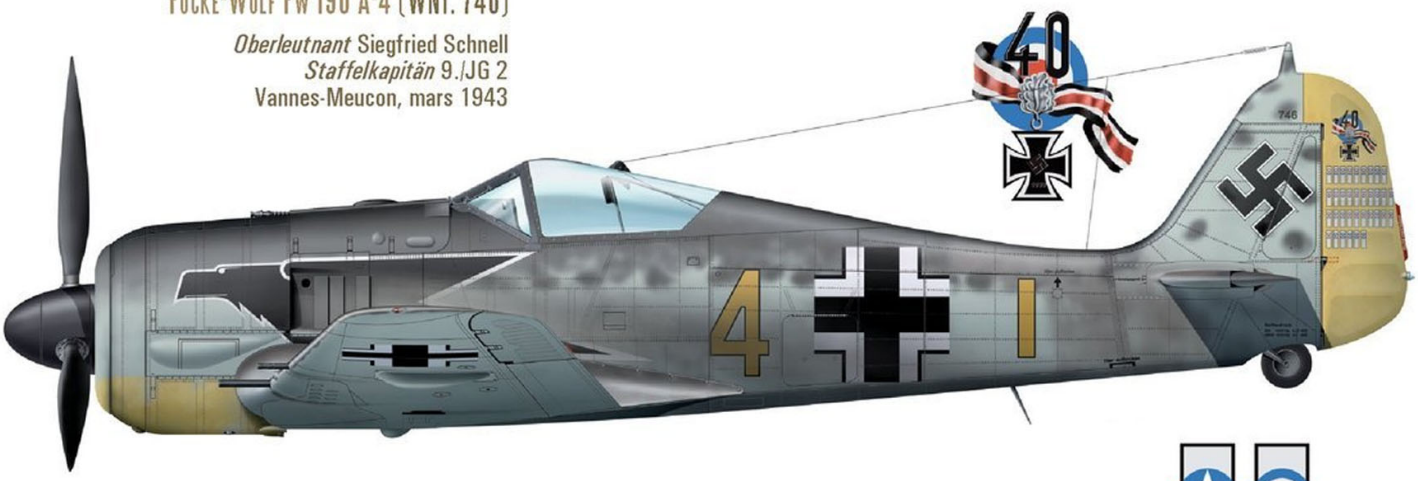
[2] *Op. cit.*

Il est également totalement hors de question de baser des unités sur le sol même du *Reich*, le *Generaloberst* Hans Jeschonnek, chef d'état-major de la Luftwaffe, étant partisan d'une défense avancée, tant pour des raisons tactiques que psychologiques ; en effet, pour le moral de l'arrière, il est préférable d'abattre les bombardiers avant qu'ils ne survolent le *Reich*. Toutefois, cette stratégie sera remise en cause quelques mois plus tard, la Luftwaffe s'étant aperçue qu'elle facilitait ainsi la tâche de l'aviation américaine. En effet, une fois le rideau de défense franchi, les quadrimoteurs se retrouvent sans opposition aérienne jusqu'à leur objectif. Toutefois, tant que ceux-ci ne s'éloigneront pas trop de la côte, afin de bénéficier d'un maximum de protection de leurs chasseurs d'escorte, le manque de profondeur du dispositif défensif de la Luftwaffe passera inaperçu.

« PÉNICHES » : MODE D'EMPLOI

Pour l'heure, la plus grande difficulté à laquelle se heurtent les pilotes allemands, comme on l'a vu dans le Chapitre III, c'est de savoir comment s'y prendre avec les « dicke Autos ». Tout naturellement, ils sont enclins à attaquer les *Viermots* dans leurs six heures, mais la taille inhabituelle de leurs cibles gêne le réglage de leur collimateur, et leurs passes semblent inefficaces. L'*Oberleutnant* Otto Stammberger, alias Stotto, promu *Staka* 5./JG 26, est l'un des premiers à préconiser l'attaque frontale. Si elle terrorise les moins aguerris et met les « alter Hasen » sur des charbons ardents, elle n'en est pas moins la plus efficace, car le poste de pilotage des B-17 n'est pas protégé !
Stammberger a expliqué ses méthodes à Don Caldwell [2] :
« Ma tactique dépend toujours de la situation : où se trouve l'ennemi, où je me trouve. On peut facilement apercevoir une formation à 5 ou 7 km de distance, voire davantage en présence de traînées de condensation. Je vole à 420 km/h, les bombardiers à 360. Je suis à environ 5 minutes d'eux. Si je vole plus bas, cela me prendra plus de temps ; si je vole plus haut, je peux réaliser une approche plus rapide. En tant que *Staffelkapitän*, je vole à 420 km/h afin que les dix avions derrière moi puissent rester dans mon sillage sans difficulté. L'armada ennemie nous a repérés ; les radars lui ont signalé notre arrivée. Un coup d'œil à la jauge : nous avons assez de carburant pour deux ou trois passes. Je décide d'attaquer par l'arrière et par-dessous en glissade. J'ai préalablement demandé à ma *Staffel* de resserrer la formation afin que chaque *Schwarm* attaque du même côté.
« Les bombardiers ouvrent le feu à 1 500 m de distance, quand ils ont déterminé notre angle d'attaque. Nous traversons leur barrage pendant une minute avant de commencer à tirer. C'est un peu comme si l'on se glissait sous une douche en essayant de ne pas être mouillé ! À 400 m, on actionne les mitrailleuses ; on vise les tourelles. À 200 m, on utilise les canons ; cette fois, on vise les moteurs, de préférence les extérieurs, dont la mise hors service rendra le bombardier instable. Si les moteurs sont atteints, le bombardier quitte la formation, et les membres de l'équipage encore valides sautent en parachute. Le pilote va alors tenter un atterrissage forcé ou va lui-même sauter. Quand l'avion désemparé s'approche du sol, la *Flak* ouvre le feu et revendique une victoire ! Mais nous ne nous préoccupons pas du sort du bombardier, parce que nous avons dégagé en piqué après la première passe et sommes en train de reprendre de l'altitude pour remettre le couvert.
« À ce moment, je n'ai probablement pas plus de trois ou quatre équipiers avec moi ; les autres ont disparu. Ils ont été dispersés aux quatre vents : certains sont en train de se poser sur d'autres terrains, d'autres sont accrochés aux suspentes de leur parachute, et quelques-uns sont déjà morts. Nous ne connaîtrons leur sort qu'après plusieurs heures d'une attente insupportable. Nous n'avons plus d'avions en état de vol ; ceux qui n'ont pas été abattus sont endommagés. Nous disposons d'autant d'appareils de remplacement que nous voulons – mais d'aucun pilote de réserve.





FOCKE-WULF FW 190 A-4 (WNr. 746)

Oberleutnant Siegfried Schnell
Staffelkapitän 9./JG 2
Vannes-Meucon, mars 1943

« À chaque fois que je suis en mesure de me mettre dans la position idéale, je choisis l'attaque frontale ; c'est le point faible des bombardiers. Je cible les pilotes, le bombardier, le radio ou qui que ce soit dans le poste de pilotage. Je ne dispose que de quelques secondes pour une unique rafale, alors que, eux, ne peuvent rien faire. J'ai abattu trois bombardiers par une passe frontale et deux par une attaque par l'arrière. Le *Reichsmarschall* Göring nous interdira les attaques frontales, parce qu'il estimera que la réussite est moindre. Le feu défensif des bombardiers est tout aussi intense, mais nous arrivons beaucoup plus vite jusqu'à eux. »

FÉVRIER 1943 CIRQUES SUR LA MANCHE

La timide apparition des *Viermots* au-dessus de l'Europe continentale ne doit pas faire oublier que, jusqu'à présent, c'est la RAF qui supporte la quasi-totalité du poids de la guerre aérienne sur ce théâtre d'opérations. Certes, ses diverses missions diurnes, baptisées *Rodeo, Circus, Rhubarb* ou *Ranger*, n'ont aucune portée stratégique, mais il faut reconnaître qu'en l'état des choses, les sorties de l'USAAF n'en ont pas une tellement plus grande.

▼ Un A-5 du *Stab*/JG 2 devant une rangée de Bf 109 G de la 12./JG 2 à Beaumont-le-Roger. (ECPA-D)

▲ Le A-5 (WNr. 1197), « 1 blanc », du *Kapitän* 4./JG 26, l'*Oberleutnant* Otto « Stotto » Stammberger, pris à Vitry-en-Artois au printemps 1943. Victime d'un grave accident à Bergerac en janvier 1944, il sera interdit de vol ; il terminera la guerre au grade de *Hauptmann* avec un palmarès de 7 victoires en 104 missions. (ECPA-D)

Elles présentent l'avantage de maintenir les défenses allemandes sous pression pendant la journée (en alternance avec les raids nocturnes du RAF *Bomber Command*) et de conserver l'initiative au-dessus des territoires occupés, mais elles ont l'inconvénient de laisser le choix à la Luftwaffe d'intervenir ou de refuser le combat en fonction de la situation tactique. C'est une guerre d'usure qui n'use que la RAF !

Le 3 février, face à deux missions *Circus*, la Luftwaffe décide de monter au créneau. Les I. et II./JG 26 s'opposent au *Circus* n° 258, consistant en 12 Ventura escortés par six *Squadrons* de Spitfire. Les Focke-Wulf dégringolent sur les bombardiers. Le combat dure dix minutes, entre 11h05 et 11h15. Trois de ceux-ci sont revendiqués, dont un par « Wutz » Galland (un Ventura sera effectivement abattu, un rayé des contrôles au retour et deux autres fortement endommagés). Le N° 308 (*Polish*) *Squadron* tente tardivement d'intervenir, mais, équipé en Spitfire Mk. V, il ne fait pas le poids : les Polonais perdent quatre des leurs, tandis que les Focke-Wulf en revendiquent cinq ; deux sont attribués au *Staka* 2./JG 26, l'*Oberleutnant* Fülbert Zink (ses 32 et 33e succès [3]) – les dernières cartouches avant le départ du I./JG 26 sur le front de l'Est.

Vers 15h00 apparaît le *Circus* n° 259, composé de 12 autres Ventura et de trois *Wings* de Spitfire. Les II. et III./JG 26 interviennent après le bombardement. Le N° 416 (RCAF) *Squadron* se retrouve au beau milieu d'une furieuse mêlée. Trois Spitfire sont revendiqués par la 8./JG 26 (22e et 23e victoires du *Hauptmann* Kark Borris, *Staka*), et le reste de la formation est poursuivi au-dessus de la Manche par « Wutz » et son *Gruppe*, qui postulent pour la destruction de cinq de plus (dont un pour le jeune Galland). Au cours des deux engagements de la journée, la JG 26 ne perd qu'un seul appareil (pilote blessé).

[3] Ce seront ses derniers, car il sera porté disparu au-dessus des lignes soviétiques le 14.03.43.

[4] *Kommodore* JG 54.

Le 26 février, la JG 1 prend sa revanche sur les quadrimoteurs américains lors d'une mission sur Wilhelmshaven (l'objectif initial de Brême étant trop couvert par les nuages). Elle est créditée de 4 B-17 et 7 B-24, pour la perte d'un seul avion (les Américains admettent la destruction de 8 appareils).

MARS – AVRIL 1943 TRANSFORMATIONS ET CRÉATIONS

Dans le courant du mois de mars, la 5./BFIGr. 196, basée à Brest sous les ordres de l'*Oberleutnant* Heinz Wurm, reçoit ses six premiers Fw 190 A-2. Curieuse dotation pour une unité de surveillance maritime jusqu'alors équipée en hydravions Arado Ar 196 ! La raison en est que ce groupe, qui patrouille au-dessus des chenaux empruntés par les *U-Boote* quittant ou regagnant leurs bases sur les côtes atlantiques, est de plus en plus fréquemment l'objet d'attaques de la part de l'aviation alliée. Si l'Ar 96 peut éventuellement s'en tirer à bon compte contre de lourds hydravions ou de lents torpilleurs, il est en revanche très vulnérable face aux Beaufighter et Mosquito que le RAF *Coastal Command* commence à aligner en nombre. Il s'agit donc de la seconde unité de chasse, après le V./KG 40 sur Junkers Ju 88 C, dont est doté le *Fliegerführer Atlantik*, un commandement mixte dépendant à la fois de la Luftwaffe et de la Kriegsmarine.

Les pilotes sont conviés à une formation accélérée auprès de la 8./JG 2 voisine, et, d'ailleurs, ces deux unités fonctionneront souvent de concert. Alors que sa dotation théorique est fixée à 12 appareils, la 5./BFIGr. 196, rebaptisée 1./SAGr. 128 au 18 mai, n'en recevra jamais plus de 9, dont quelques A-5/U8 ; en octobre, elle commencera à percevoir des Fw 190 G-2 et G-3.

▲ Décollage d'une *Kette* de la 1./SAGr. 128 depuis Brest-Guipavas. On note l'insigne sur le capot ainsi que la curieuse combinaison de chevrons et de symboles sur les flancs. Cette photo a probablement été prise avant l'arrivée des A-5/U8, dont les six premiers exemplaires ont été livrés en mai 1943. (E-N Archives)

Elle remporte sa première victoire (un Liberator du *Coastal Command*) le 30 mai (Heinz Wurm) et en ajoutera 15 autres avant d'être transférée aux *Zerstörer*, où elle sera rebaptisée 8./ZG 1 le 11 janvier 1944. Ces succès lui auront coûté 7 pilotes tués, dont Heinz Wurm, le grand as de cette unité (7 victoires), abattu au-dessus de Brest le 16 septembre 1943 ; il sera remplacé par le *Hauptmann* Hans-Joachim Ramm.

Alors que le II./JG 2, de retour de ses « vacances » en Tunisie, s'installe à Beaumont-le-Roger, fin mars, la 12./JG 2, qui avait été formée sur Bf 109 G à Évreux à la fin de l'année 1942 pour la protection haute des Focke-Wulf de la *Richthofen*, reçoit l'ordre de lui céder tous ses avions. Le *Gruppe*, dont le commandement a été repris par le *Hauptmann* Adolf Dickfeld, se débarrasse de ses derniers Fw 190 A pour être intégralement transformé sur Bf 109, le Fw 190 n'étant pas considéré comme la monture idéale pour combattre au-dessus de 6 000 m, surtout avec la montée en charge du Spitfire Mk. IX au sein du RAF *Fighter Command*. Dickfeld est remplacé un mois plus tard par le *Hauptmann* Erich Rudorffer.

Dans le même ordre d'idée, il est décidé de transformer le III./JG 26 en groupe mixte : une partie de sa dotation en Fw 190 pour attaquer les *Viermots* et l'autre en Bf 109 pour protéger les premiers. Ce groupe, désormais commandé par le *Hauptmann* Fritz Geißhardt, perçoit alors ses premiers Bf 109 G-4, ultérieurement renforcés par des G-6, dans le courant du mois de mars. Cette initiative ne dure que deux mois, après que le Haut commandement s'est rendu compte qu'il est préférable de confier ces tâches distinctes à deux *Gruppen* différents. Geißhardt sera mortellement blessé en combat contre des B-17 le 5 avril, laissant son poste au *Hauptmann* Kurt Ruppert.

Le 1er avril 1943, une nouvelle escadre voit le jour : la JG 11. Elle est formée pour partie par le dédoublement de la JG 1 pour ses cadres et pour partie par l'afflux de jeunes pilotes issus des écoles de chasse, qui fonctionnent désormais à plein régime, mais aussi par la livraison d'avions neufs fournis par une industrie aéronautique alors en plein essor. Son commandement échoit au *Major* Anton Mader, un ancien des *Zerstörer* qui a servi ensuite dans l'encadrement des JG 2 et JG 77. La zone d'intervention de cette nouvelle escadre couvre le flanc Nord de la JG 1 : baie d'Allemagne, côtes Sud de la Norvège et ouest du Danemark. Le transfert s'opère par simple changement de dénomination. Un seul *Gruppe*, le I./JG 11 (ex-III./JG 1) à Husum (*Major* Walter Spies), est équipé en Fw 190 A-4/A-5.

Ce même 1er avril, le *Major* Hans Philipp prend le commandement de la JG 1, qu'il trouve en profonde transformation. Le nouveau *Kommodore* arrive directement du front de l'Est, auréolé de ses 203 victoires et de ses Glaives. Cependant, sa prise de fonction le plonge dans un nouveau monde, ainsi qu'il l'écrira à son ancien commandant d'escadre, Hannes Trautlfot [4] :

« Sans doute, Mon colonel, ne pouvez-vous pas vous rendre compte de la situation que nous vivons ici. Pour une fois, on vit confortablement, les filles sont nombreuses. Mais d'un autre côté, les combats aériens sont particulièrement difficiles. Difficiles, non seulement parce que l'ennemi est supérieur en nombre et les Boeing mieux armés, mais parce que l'on vient de quitter les confortables fauteuils de la salle d'opération et l'atmosphère imprégnée de musique des quartiers. Combattre contre vingt Russes qui cherchent à vous descendre ou contre des Spitfire est un plaisir, et l'on oublie que l'on n'est pas sûr de survivre. Mais faire une passe au milieu de soixante-dix Fortress vous fait défiler votre vie devant les yeux. Et, une fois qu'on a réussi à se convaincre de le faire, il est encore plus pénible de forcer chaque pilote de l'escadre, jusqu'au plus jeune bleu, d'en faire autant. »

À la JG 1, le IV. *Gruppe* est rebaptisé I./JG 1 ; il est désormais le seul de l'escadre, avec le II./JG 1, à voler sur Fw 190.

Dans une circulaire datée du 10 avril, le *General der Jagdflieger* fixe les tactiques à employer contre les quadrimoteurs américains. L'idée-force est de disloquer les formations de manière à perturber, voire empêcher, leur bombardement. La meilleure méthode consiste en une attaque frontale massive à bout portant, suivie d'autres passes sous d'autres angles en évitant les tirs avec forte correction.

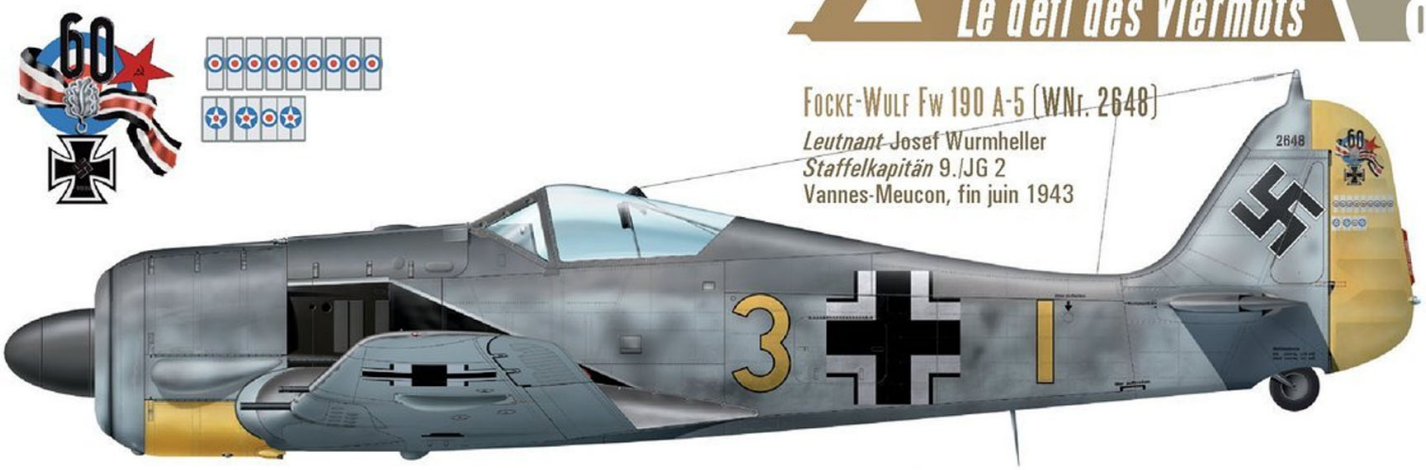
Il est fermement déconseillé d'attaquer les avions isolés avant que la formation principale ne largue ses bombes, le principe étant de harceler le plus grand nombre possible de quadrimoteurs avant et pendant leur visée. La poursuite se continuera sur le chemin du retour des bombardiers aussi longtemps que le niveau de carburant le permettra. À cet égard, Galland envisage la possibilité de faire poser les unités de chasse sur des aérodromes différents de ceux de leur départ, ce qui va nécessiter une réorganisation des centres de contrôle terrestres afin que les unités puissent passer de l'un à l'autre sans interférence, ainsi que l'entraînement des pilotes à se repérer au-dessus de zones qu'ils fréquentent rarement.

Comme l'explique le *Hauptmann* Hans-Ekkehard Bob, *Staka* 9./JG 54, la pratique diffère sensiblement de la théorie :

« Les ordres étaient de se déployer sur toute la largeur de la *Pulk* [5] et de se présenter de front à une hauteur légèrement plus élevée que celle des bombardiers afin de les croiser en léger piqué. Il était peu recommandé d'attaquer en piqué à 45°, comme le faisaient certaines *Staffeln*, car la précision du tir laissait à désirer en raison de la forte correction à appliquer. Nous ne devions ouvrir le feu qu'au dernier moment et aux ordres du *Staffelkapitän*. Plus facile à dire qu'à faire. Foncer tête baisée à une vitesse cumulée de près de 900 km/h sur cette muraille de fer et de feu était réellement impressionnant, même pour les "vieux de la vieille" qui en avaient pourtant vu d'autres. Chaque pilote sentait son pouls s'accélérer et la sueur lui dégouliner sur le visage. Après une ou deux secondes de tir, ce qui était un maximum à cette vitesse, nous devions dégager par en dessous de la *Pulk* pour nous regrouper à son extrémité et revenir pour une nouvelle passe. Mais, à ce moment, notre propre formation était souvent disloquée. Beaucoup de "bleus" avaient ouvert le feu de beaucoup trop loin et dégagé à la va-vite ; certains avaient traversé la formation et s'étaient exposés au tir combiné des mitrailleurs. Enfin, quelques-uns s'étaient égarés et étaient incapables de retrouver leur unité dans un ciel qui leur apparaissait tout à coup étonnamment vide. »

◥ Le Fw 190 A-5 Y du *Major* Fritz Losigkeit, *Kommandeur* I./JG 1, à Deelen début avril 1943. (E-N Archives)

▶ Retour de mission de l'*Oberleutnant* Erich Hohagen, *Kapitän* 7./JG 2, à bord de son Fw 190 A-4 (WNr. 2418), « 11 blanc » en mars 1943. Il est promu *Kommandeur* I./JG 27 le 7 avril 1943 et terminera la guerre à la JV 44 avec 56 victoires confirmées en quelque 500 missions de guerre. (ECPA-D)



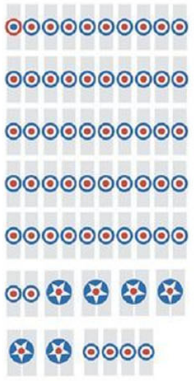
Beau succès pour le I./JG 2 le 4 avril : 8 Spitfire homologués (dont les 85e et 86e victoires du *Feldwebel* Karl Gratz [6]) pour un avion perdu et deux pilotes blessés. Le III./JG 2 se distingue le 16 avril, en revendiquant trois B-24, cinq B-17 (dont un HSS) et un Spitfire, quand les Américains viennent visiter les bases de sous-marins à Brest et Lorient (ils ne perdent qu'un B-17 et trois B-24) – Egon Mayer et « Sepp » Wurmheller portent leur total à 63 et 68 respectivement, ce qui vaut au *Kommandeur* de recevoir les Feuilles de chêne.

Quelque peu oublié sur les côtes de Norvège, le I./JG 5 commence à percevoir des Bf 109 G en complément de sa dotation en Fw 190 A fin mars. Il finira par abandonner ses derniers Focke-Wulf en septembre. Le secteur reste assez calme, puisque le I./JG 5 ne remporte que 20 victoires entre le 1er janvier et le 30 septembre 1943 ; il déplore la mort de 10 pilotes, dont seulement 2 à l'ennemi.

AVRIL 1943 LA CHARGE DE LA LAIE

Depuis déjà un bon moment, un certain *Major* Hajo Herrmann, ancien pilote de bombardier et alors membre de l'état-major du XII. *Fliegerkorps*, préconise l'utilisation de monomoteurs, agissant de manière autonome, en chasse à vue. Cette idée se heurte au scepticisme général, et Herrmann pense que la seule manière de prouver le bien-fondé de cette tactique est de l'expérimenter lui-même. Se faisant prêter un Fw 190 A-4, il effectue plusieurs sorties infructueuses depuis Berlin-Staaken, jusqu'à une certaine nuit du 20 au 21 avril 1943. Survolant le secteur de Brandenburg, il repère un Mosquito [7] : « L'Anglais grossit devant moi. Au moins cinq pinceaux de lumière étaient concentrés sur lui. Enfin, je fus à portée de tir et pus utiliser mes canons et mes mitrailleuses. Le départ des coups de mes armes de bord m'aveugla. Stupidité d'une mauvaise préparation : on ne m'avait pas équipé de cache-flammes ni de traçantes comme sur un chasseur de nuit classique. La persistance rétinienne m'empêcha de voir si mes projectiles avaient touché ou non… et soudain, je fus en pleine lumière ! J'étais, moi aussi, pris au piège des projecteurs et je dus virer immédiatement à grande inclinaison pour m'échapper. La *Flak* redoubla. Les éclatements illuminaient la nuit autour de l'Anglais… et de son poursuivant ! À ce train, les artilleurs allaient bien finir par éliminer le Mosquito ou le Focke-Wulf d'un coup direct. »

Le Mosquito parvient à lui fausser compagnie, mais pour Herrmann, cette nuit est pleine d'enseignements. Le premier, c'est la nécessité impérieuse d'une collaboration étroite entre les projecteurs, la *Flak* et la chasse. Et là, il se heurte de plein fouet au refus du commandant de la 1. *Flakdivision* de limiter l'altitude du tir de ses canons. Un événement imprévu – la disgrâce de Kammhuber [8] – va lui donner le feu vert, avec, en prime, la bénédiction de Göring. « Cela ressemble à la charge d'une femelle de sanglier », dira l'*Oberst* Karl Boehm-Tettelbach, chef des opérations du LBH Mitte. Le nom restera, la *Wilde Sau* (laie) est née. Ce n'est pas une mince entreprise. Des accords sont conclus avec les commandants de *Flak* locaux : les chasseurs ont le champ libre au-dessus de 6 000 m. Pourtant, se faire reconnaître et illuminer les cibles sont deux problématiques dont les solutions resteront approximatives. Dépourvus de moyens de navigation, sans visibilité et de radar, contraints de décoller et d'atterrir de nuit, entièrement dépendants de la collaboration avec les défenses terrestres, les pilotes de la *Wilde Sau* peuvent errer jusqu'à l'épuisement de leur carburant sans avoir aperçu l'ennemi. Ils peuvent aussi recevoir un obus perdu… bref, cette méthode ressemble vraiment à une charge d'une laie protégeant ses petits.



[5] Formation serrée. Certes, « la » *Pulk* ne semble guère sonner de manière harmonieuse à l'oreille, mais cela reste cohérent avec notre habitude de donner au terme allemand le genre de son équivalent français.

[6] Déjà titulaire de la RK pour 54 victoires à l'Est, il retrouve la JG 52 en avril 1944 ; crédité de 138 victoires en quelque 900 missions de guerre. Il finira sa carrière en 1970 comme *Oberstleutnant* dans la Bundesluftwaffe.

[7] *Bataille dans le ciel d'Allemagne, Tome I* – J-Y. Lorant & R. Goyat – Ed. Larivière, 2005.

[8] « Père » de la chasse de nuit allemande, cf. *Aéro-Journal* n° 21 (avril 2011).

▶ Un Fw 190 A-4 (« 6 jaune ») de la 3./JG 5 à Herdla (Norvège) à la mi-1943. (E-N Archives)

Emballé par l'idée, Hermann Göring signe l'ordre de création du *Stab/Versuchskommando Herrmann zbV*, qui s'installe à Deelen le 26 juin. Équipé d'un mélange de Fw 190 A et Bf 109 G, il est chargé de roder les tactiques. Les deux premières victoires sont remportées dans la nuit du 29 au 30 mai.

Parmi ses pilotes, Herrmann ne fait pas l'unanimité sur sa personne, ainsi que l'évoque l'*Oberleutnant* Gerhard Stamp, qui prendra le commandement de la 8./JG 300 en août 1943 :

« Je dois dire qu'au début, je ne l'ai pas du tout aimé. Il était sûr de lui, plein d'aplomb, distant, froid et arrogant. Comme j'étais officier, je pouvais lui parler sur un pied d'égalité et je lui ai dit qu'il était une machine à calculer volante et qu'il pensait que tout le monde pouvait faire aussi bien que lui. Je lui ai dit que ce n'était pas le cas : "*Tout le monde n'est pas un génie du vol comme vous.*" C'était réellement un génie du vol. »

MAI 1943 *WUNDERWAFFEN*

Le 3 mai, la JG 1 met un terme à la carrière du Ventura au sein de la RAF. Sur les onze appareils du N° 487 (RNZAF) *Squadron* qui visent une centrale électrique à Amsterdam, dix sont abattus par le II./JG 1 [9] ! Les chasseurs allemands revendiquent 8 victoires (dont la 11e et dernière du *Kommandeur*, le *Hauptmann* Fritz-Dietrich Wickop, qui sera abattu par un P-47 le 16 mai).

Le lendemain, face aux B-17, c'est une tout autre histoire ! Leur objectif étant les usines General Motors à Anvers, leur formation est puissamment escortée par des Spitfire et, surtout, par des P-47, qui sont pour la première fois équipés de réservoirs supplémentaires ; leur action coordonnée empêche les *Stab*, II. et III./JG 26, menés par Priller en personne, d'atteindre les quadrimoteurs. Cette piètre exhibition déchaîne les foudres du *Reichsmarschall*, qui, selon un pilote de la *Schlageter*, « a dit que nos unités devraient être dissoutes et nos chefs d'unité mis aux arrêts comme les chiens trouillards qu'ils sont ».

Or, non seulement ces insolents quadrimoteurs semblent désormais jouir de l'impunité, mais ils ont en outre l'audace de défier la chasse allemande sur ses bases. Le 14 mai, 72 B-17 bombardent les zones industrielles d'Anvers et le terrain de Wevelghem, où stationne le III./JG 26. Plusieurs hommes sont tués, d'autres blessés, et les dégâts matériels sont considérables. L'aérodrome doit être momentanément abandonné, et le *Gruppe* se réfugie à Lille-Nord.

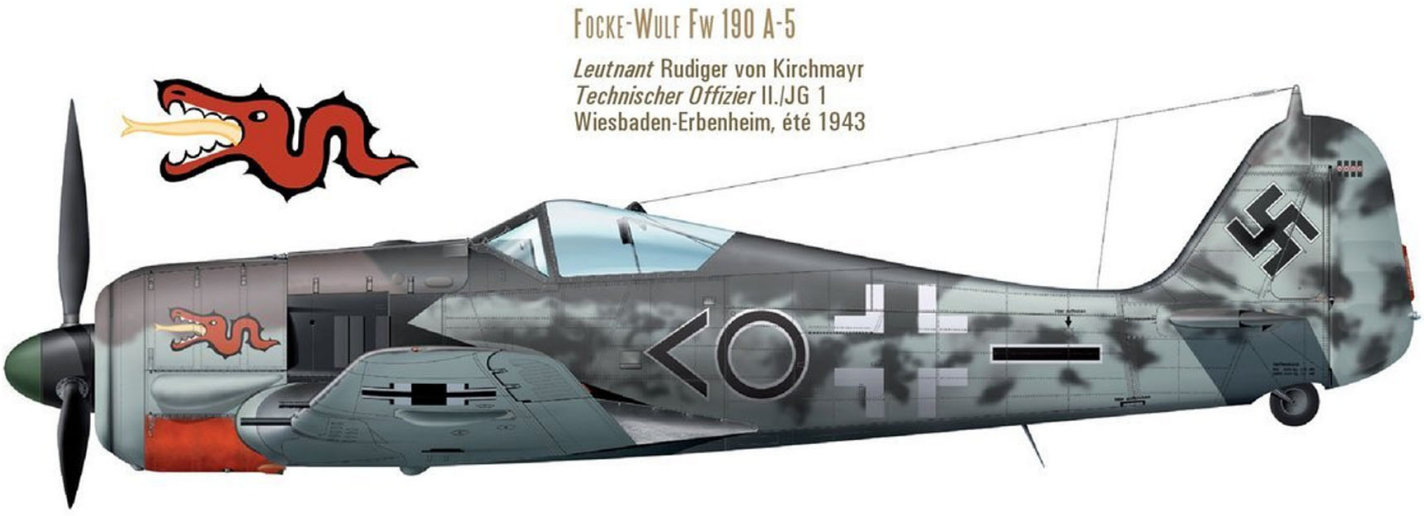
Le 21 mai, une arme nouvelle est expérimentée contre les *Viermots* : le lance-grenades WGr.21 (*Wurfgranate*), consistant en une sorte de tuyau de poêle monté sous une aile et balançant une roquette non guidée de 21 cm de diamètre. L'objectif n'est pas tant d'abattre directement les bombardiers – la trajectoire aléatoire, pour ne pas dire erratique, du projectile ne garantissant aucun succès direct – que de disperser les formations afin de perturber leur visée. Formé à Wittmund le 1er mai 1943 sous les ordres du *Major* Heinz Nacke, l'*Erprobungskommando* 25 est chargé d'expérimenter des armes nouvelles pour le combat aérien. Ce jour-là, le *Hauptmann* Eduard Tratt, pilotant un Fw 190 A-4/R6, réussit à abattre un B-17 avec cette arme (sa 27e victoire personnelle). L'utilisation du WGr.21 va progressivement s'étendre aux *Jagdgeschwader*.

Ce 21 mai est également un jour de revanche pour la chasse allemande. La mission n° 60 de la *Eighth Air Force* déploie 123 B-17 répartis en deux formations sur le nord de l'Allemagne : l'une visant Wilhelmshaven, l'autre Emden. En l'absence de toute escorte, la riposte de la Luftwaffe est cinglante : 24 quadrimoteurs sont revendiqués, dont 3 par les Fw 190 du I./JG 1 – les Américains laissent 12 B-17, plus 2 rayés des contrôles au retour, soit un taux de pertes à deux chiffres ! Eberhard Burath, *Gruppenadjutant* I./JG 1, remporte enfin sa première victoire, mais elle aura un goût amer, car il perd son ami et camarade de chambrée, l'*Oberleutnant* Hans Munz, dont le corps sera rejeté sur une plage six semaines plus tard. Son *Gruppe* est le premier à être équipé des WGr.21, dont les débuts semblent prometteurs.

Le 22 mai, le III./JG 26 du *Hauptmann* Kurt Ruppert – moins la 8. *Staffel* – est transféré au LBH Mitte et transformé sur Bf 109 G.

JUIN 1943 UN DÉBUT D'ÉTÉ PROMETTEUR

Le 7 juin, le I./JG 26 atterrit à Rheine de retour du front de l'Est (voir Chapitre IV). Quelques jours plus tard, il pose ses valises à Poix-Nord. Entre-temps, il a changé de *Kommandeur*, le *Major* Fritz Losigkeit en prenant les rênes.



Le 22 juin, trois raids permettent à la Luftwaffe de se mettre en valeur. Le premier, exécuté par des Mitchell, voit la 6./JG 1 revendiquer quatre Spitfire de l'escorte. Vient ensuite la mission n° 65 de la 8th AF, composée de 42 B-17 protégés par des P-47, dans le secteur d'Anvers ; elle se heurte au II./JG 26, que Galland fait habilement surgir soleil dans le dos pour aveugler les mitrailleurs américains, tandis que le *Stabschwarm*, sous les ordres de Priller, attaque frontalement : sept B-17 sont officiellement homologués (dont un à Priller, sa 90e victoire, et un à Galland, sa 44e, plus un « eV »).

La matinée, déjà bien chargée, se termine par la mission n° 64 de la 8th AF sur Hüls. C'est alors au tour du I./JG 1 de se mettre en valeur : 10 B-17 abattus et 2 HSS, et la plupart revendiqués par des pilotes tournant entre 0 et 5 victoires. Seulement 2 Fw 190 A-4 sont endommagés au cours du combat !

Le 25 juin, la JG 2 perd son emblématique *Kommodore* : Walter Oesau est nommé *JaFü* 4 à Rennes. Dire qu'il aura marqué la *Richthofen* de son empreinte est peu de choses, et la difficile tâche de lui succéder est dévolue au *Major* Egon Mayer. Celui-ci, cependant, a les épaules solides : titulaire des Feuilles de chêne et de 67 victoires, il s'est taillé une belle réputation au sein de la JG 2, qu'il a rejointe fin 1939 comme sous-officier ; il a gravi un à un tous les échelons jusqu'à devenir *Kommandeur* du III./JG 2 (01.11.42) et sera même le premier pilote à revendiquer 100 victoires à l'Ouest (05.02.44). Quant à Oesau, il abandonne (temporairement) sa carrière de pilote de chasse avec 105 victoires au compteur. Mayer est remplacé au III./JG 2 par le *Hauptmann* Bruno Stolle. Autre passation de pouvoir à la *Richthofen*, le 30 juin, entre Erich Rudorffer (nommé à la tête du nouveau IV./JG 54, qui sera engagé à l'Est) et le *Hauptmann* Kurt Bühligen au sein du II. *Gruppe*.

Le 26 juin, le II./JG 26 frappe un grand coup. Wilhelm-Ferdinand Galland aperçoit une formation de 48 P-47 (56th *Fighter Group*) évoluant à l'altitude inhabituelle de 7 500 m (soit 1 500 m plus bas que de coutume).

[9] Cette mission vaudra la *Victoria Cross* au *Squadron Leader* Leonard H. Trent (fait prisonnier).

▼ Un Fw 190 A-4 Y de la 5./JG 1 à Woensdrecht en juin 1943. On note l'insigne du « Tatzelwurm » (« ver à pattes », créature légendaire du folklore alpin) peint dans la couleur de la *Staffel* (ici, rouge), l'anneau blindé autour de l'entrée d'air, la casserole rouge et le dessous du capot jaune. (E-N Archives)

Le système de points

C'est à cette époque que, pour la première fois, apparaissent en regard des victoires les abréviations suivantes :
– eV : *endgültige Vernichtung* (destruction définitive) ;
– HSS : *Herausschuß* (tir ayant conduit l'avion ennemi à quitter sa formation).
Ayant pris en compte la difficulté à abattre un quadrimoteur américain, le RLM décide d'assouplir les conditions d'accès aux décorations pour les pilotes se battant sur le front de l'Ouest. En effet, ceux-ci se plaignent régulièrement d'être les laissés-pour-compte de la *Jagdwaffe* en matière d'honneurs et de promotions par rapport à leurs camarades du front de l'Est. Dans cette optique, à l'Ouest, les décorations seront désormais décernées en fonction d'un certain nombre de points :

– *Eisernes Kreuz 2. Klass*	1 pt
– *Eisernes Kreuz 1. Klass*	3 pts
– *Ehrenpokal*	10 pts
– *Deutsches Kreuz in Gold*	20 pts
– *Ritterkreuz des eisernen Kreuzes*	40 pts

Les points sont attribués comme suit :

Type	*Abschuß*	*HSS*	*eV*
Chasseur	1 pt	0 pt	0 pt
Bombardier bimoteur	2 pts	1 pt	½ pt
Bombardier quadrimoteur	3 pts	2 pts	1 pt
Victoire homologuée	1	1	0

Comme on le voit, les critères sont peu différents des précédents en ce qui concerne les combats entre chasseurs, quand 40 victoires rendent éligibles à la *Ritterkreuz*. Ils sont nettement assouplis pour les *Viermots*, puisqu'il ne faut « que » 20 HSS ou 14 victoires (*Abschüße*) – ou encore un panachage – pour la décrocher.
On note que, en ce qui concerne les quadrimoteurs, le décompte permet d'éviter les doublons : un B-17 ou un B-24 abattu directement vaut autant qu'un ayant d'abord été forcé à quitter sa formation par l'action d'un premier chasseur avant d'être achevé par un second.
En ce qui concerne les palmarès, une victoire reste une victoire, mais dans le cas d'un quadrimoteur, elle est attribuée soit au pilote ayant effectivement détruit l'appareil du premier coup, soit à celui l'ayant endommagé au point qu'il puisse être ultérieurement détruit.
Si ce système se met officiellement en place à la mi-juin 1943, c'est pourtant le 20 décembre 1942 qu'il est fait pour la première fois mention d'un « HSS » dans les documents issus du RLM pour une victoire revendiquée par l'*Oberleutnant* Horst Maierten-Doornkaat du *Stab*/JG 2.
Ce système semble avoir disparu au cours de l'année 1944.

Il raconte la suite :
« Plongeant soleil dans le dos depuis 7 000-8 000 m, j'ai attaqué une formation de Thunderbolt qui venait de rejoindre les bombardiers au large des côtes. Le *Gruppe* a pu s'approcher très près sans être repéré. J'ai ouvert le feu sur un Thunderbolt à la gauche de la formation par l'arrière et par-dessous et j'ai vu que mes obus avaient fait mouche. La seconde rafale, décochée par trois quarts arrière à environ 50 m de distance, a fait éclater le Thunderbolt. Des morceaux de l'aile, du fuselage et de la queue ont été projetés dans tous les sens. L'appareil a piqué, hors de contrôle, et a pris feu. Je ne l'ai pas suivi jusqu'à son point de chute, parce que la destruction était certaine, et j'ai attaqué un second Thunderbolt. »
Les P-47, totalement surpris, s'égayent dans toutes les directions. Quatre sont rapidement « envoyés au bain », un cinquième s'écrase dès la côte anglaise franchie, et sept rentrent fortement endommagés (deux devront être réformés). Le futur as Robert S. Johnson [10], alors *2nd Lieutenant*, racontera à son retour que son avion a été mis à mal par un Focke-Wulf, au point qu'il a décidé de sauter. Il s'est alors rendu compte que la verrière était coincée et que, malgré ses efforts désespérés, il n'arriverait pas à l'ouvrir. Recouvrant son calme, il est parvenu à reprendre le contrôle de son appareil et à l'écraser sur la piste de Manston. Selon ses dires, son vainqueur, à court de munitions, s'était porté à sa hauteur et l'avait salué, avant de le laisser filer au-dessus de la côte anglaise. Un autre futur as du 56th FG, Gerald R. Johnson, son chef de dispositif ce jour-là, restera persuadé que, sous le stress, son homonyme a laissé son imagination s'enflammer ! Don Caldwell, le grand spécialiste de la JG 26 [11], n'a retrouvé aucune mention de cet épisode dans les archives allemandes.
Quoi qu'il en soit, outre le B-17 attribué à Priller (91e), la JG 26 revendique 9 P-47, dont un doublé attribué à « Wurtz » (45 et 46e).
Au mois de juin, les unités de Fw 190 engagées sur le front de l'Ouest ont remporté 121 victoires et perdu 14 tués ou disparus.

JUILLET 1943
LA LAIE DONNE LA CHARGE

L'heure de gloire des *Herrmannflieger*, comme ils se surnomment, sonne dans la nuit du 3 au 4 juillet, quand le *Bomber Command* revient sur Cologne. Douze bombardiers anglais sont revendiqués, mais en raison d'une querelle avec la *Flak* pour déterminer la responsabilité d'un certain nombre d'avions britanniques abattus, seuls six sont crédités. Hajo Herrmann relate les événements de la nuit [12] :
« Nous ne volions pas au-dessus de la *Flak* du général Hintz [13], mais au-dessus de Cologne-Mullheim, dans le secteur de la 7. *Flakdivision*, qui illuminait bombardiers et chasseurs indifféremment. Ils nous tiraient dessus sans tenir compte de nos lumières clignotantes sous le ventre ni de nos feux de position. Les projecteurs étaient concentrés tout autour de nous et, devant, nous entendions le tonnerre de notre artillerie. Dans la chaleur de la bataille nocturne, nous oubliâmes les innombrables éclats de *Flak* et tous les autres dangers qui nous guettaient pour plonger dans le chaudron de la sorcière, bouillants de colère et aiguillonnés par l'enthousiasme. C'était la *Wilde Sau* dans toute sa splendeur ! »

[10] Cf. *Aéro-Journal* hors-série n° 5 (mars 2010).

[11] *Op. cit.*

[12] *Focke-Wulf Fw 190, volume Two, 1943-1944* – J. R. Smith & E. J. Creek – Ian Allan, Hersham, 2012.

[13] Commandant la 4. *Flakdivision* avec lequel des accords avaient été conclus à la demande de Göring.

Cette nuit-là, le *Feldwebel* Hans Müller pilote un Fw 190 A-5 : « La nuit était sombre, illuminée seulement par les éclatements des obus de *Flak* et par les premiers incendies au sol. Dans l'obscurité, je parvins assez vite derrière un bombardier, dont seuls de petits points de lumière, provenant peut-être de son poste de tir arrière, signalaient la présence. Je voulus me rapprocher davantage afin de mieux reconnaître l'appareil lorsqu'un fantastique éclair s'interposa entre lui et moi. L'espace d'un instant, qui me parut une éternité, je fus véritablement aveuglé. Un peu plus tard, je vis au-dessus de la ville en flammes un Short Stirling qui volait vers le sud-ouest. Je me lançai aussitôt à sa poursuite et, à 150 m environ, lâchai une longue rafale. Il s'abattit vers Bonn-Hangelar sans brûler. Lorsque la boule de feu s'épanouit au sol, il était exactement 01h31. »

Son homonyme, l'*Oberleutnant* Friedrich-Karl « Nasen » Müller, remporte cette même nuit la première victoire d'un palmarès qui fera de lui le grand as de chasse de nuit sur monomoteur, avec un total 30 victoires, dont 23 avec la *Wilde Sau*, en 52 missions de guerre.

Trois groupes ont été constitués au sein de la *Jagdgeschwader Herrmann*. Le problème, c'est qu'il n'y a pas assez d'avions disponibles pour tout le monde : deux *Gruppen* de la JG 1 doivent mettre à disposition leurs appareils pour les missions de nuit. En particulier, les Fw 190 A du II./JG 1 seront utilisés par le II./JG « Herrmann », installé à Rheine sous les ordres du *Major* Kurt Kutter. Inutile de préciser que ces dispositions vont avoir des effets très négatifs, tant sur le matériel (usure prématurée, nombreuses pertes liées aux aléas de la navigation nocturne sans aide extérieure, manque de temps pour les réparations et la préparation des missions…) que sur le personnel (mécanos sous pression permanente, relations tendues entre les pilotes des deux groupes…).

Pourtant, les succès s'enchaînent : quatre le 25/26 juillet, deux le 27/28, neuf le 29/30 et sept le 30/31, pour la perte d'un tué.

▼ L'*Oberleutnant* Bruno Stolle, *Kapitän* de la 8./JG 2, se prépare à grimper dans son Fw 190 A-4 (WNr. 5735) « 12 noir ». Brest-Guipavas, janvier 1943. Stolle est alors titulaire de 31 victoires ; il recevra la *Ritterkreuz* le 17 mars 1943, commandera le III./JG 2, le I./JG 11 ainsi que l'*Erprobungskommando Ta 152* et terminera la guerre avec 35 succès revendiqués en 271 missions de guerre. (Bundesarchiv, Coblence – 625-3174-16a – PK unbekannt)

JUILLET 1943 « LITTLE BLITZ »

Le 24 juillet, la *Eighth Air Force* inaugure une série de sept raids en sept jours consécutifs dans le but d'éprouver et d'affaiblir la chasse allemande. Il s'agit de sa première véritable campagne soutenue, qui passera dans l'Histoire sous le vocable de « Little Blitz ». Elle exécute ainsi huit missions visant aussi bien les ports norvégiens que les chantiers navals de Hambourg en passant par les usines de construction aéronautique à Cassel et Oschersleben.

En tout, 1 355 B-17 déversent leurs bombes sur ces objectifs. Toutefois, la plupart de ces raids se déroulent sans escorte, et la sanction est sévère : 88 B-17 sont abattus et 17 rayés des contrôles au retour – soit un taux de 7,8 %, avec un pic à 13,6 % le 26 juillet. En revanche, le 30 juillet, la totalité des *Fighter Groups* sur P-47, soit 107 appareils, fait son apparition au retour de Cassel des B-17 ; non seulement les Thunderbolt sont équipés de réservoirs supplémentaires, mais leur mission est désormais de coller aux bombardiers pour leur assurer une meilleure protection. Il s'ensuit l'un des plus formidables combats aériens dans le ciel d'Europe depuis la fin de la Bataille d'Angleterre. La chasse allemande [14] revendique 19 B-17 (dont 5 HSS) et 10 P-47 pour la perte de 31 appareils et 14 tués ou disparus. Les Américains concèdent la disparition de 12 B-17 (plus 5 ferraillés au retour) et 7 P-47.

Ce « Little Blitz » est un avant-goût de ce qui attend aviateurs américains et allemands au cours des grandes bagarres qui vont débuter dans le ciel du *Reich* dès le mois suivant. Pour l'US Army Air Force, le second semestre de l'année 1943 sera marqué par des statistiques de pertes très élevées, souvent à deux chiffres, mais aussi par la certitude que le « bombardier finit toujours par passer ». Cette période démontrera surtout l'incapacité de la Luftwaffe à interdire l'accès de son espace aérien aux bombardiers américains. Ses pertes vont confiner rapidement à l'insupportable, pas tant en avions, car la production tourne alors à plein régime, qu'en pilotes ; plus les pertes enflent, plus les besoins du front se font pressants, et plus le cursus de formation des recrues a tendance à raccourcir avec les conséquences que l'on imagine sur la qualité des « bleus » quand ils arrivent en escadrille. C'est à une véritable guerre d'usure que la Luftwaffe est désormais conviée, et il n'y a que Göring pour penser qu'elle lui sera favorable.

Le 30 juillet est un jour noir pour le I./JG 1. Ses Fw 190 A-4/R6, alourdis par leurs lance-grenades WGr.21, se font tailler en pièces par les P-47 : le groupe perd sept appareils, quatre tués et un blessé grave. Au retour, le *Gruppenkommandeur*, le *Hauptmann* Emil Schnoor, décidera de les faire démonter. Pour Eberhard Burath, c'est encore une journée bien triste, car il a perdu un camarade qui lui était cher, le *Leutnant* Peter Marxen, le *Staffelkapitän* de la 2./JG 1. Comme il doit se rendre à Hambourg pour s'y marier, son *Kommandeur* lui demande de faire un crochet jusqu'au domicile des parents du jeune disparu [15] :

« Tout au long du trajet, je cherchais les mots apaisants que je pourrais leur dire. Devant la porte, il me fallut une éternité avant de sonner. Un vieil homme vint m'ouvrir. Il me fixa quelques instants sans rien dire. Je fus incapable de prononcer la moindre parole. Il se retourna, fit quelques pas dans le couloir et cria : *"Maman, lève-toi. Peter est mort !"* La seule consolation que je pus leur apporter fut que leur fils n'avait pas souffert. Le cœur gros, je laissai ces parents anéantis et gagnai Hambourg pour m'y marier le lendemain. La vie reprenait ses droits. »

AOÛT 1943 SCHWEINFURT I

Le 17 août, la Luftwaffe va faire face au raid le plus ambitieux jamais réalisé par le *Eighth Air Force* – ou plus exactement à un double raid : la mission n° 84a rassemble 160 B-17 du 4th *Bombardment Wing* (4th BW) à destination des usines Messerschmitt à Ratisbonne, tandis que la mission n° 84b, lancée une heure et demie plus tard, enverra 230 B-17 du 1st *Bombardment Wing* au-dessus des usines de roulements à billes de Schweinfurt. En outre, la 8th AF inaugure une grande première : une mission navette ; en effet, le 4th BW ne reviendra pas en Angleterre, mais survolera les Alpes pour aller se poser en Algérie. En ajoutant les participants aux six raids de diversion et les chasseurs d'escorte, dont l'autonomie ne leur permettra pas de dépasser Eupen, ce sont près de 1 000 avions alliés qui vont pénétrer les défenses allemandes en plein jour ! Toutefois, rien ne va se passer exactement comme prévu.

Le brouillard qui sévit au-dessus des bases du 4th BW contraint l'état-major à reporter le départ d'une heure et demie. La décision est prise trop tardivement pour rappeler les raids de diversion ; ceux-ci ont donc lieu aux horaires d'origine et sont délaissés par les Allemands.

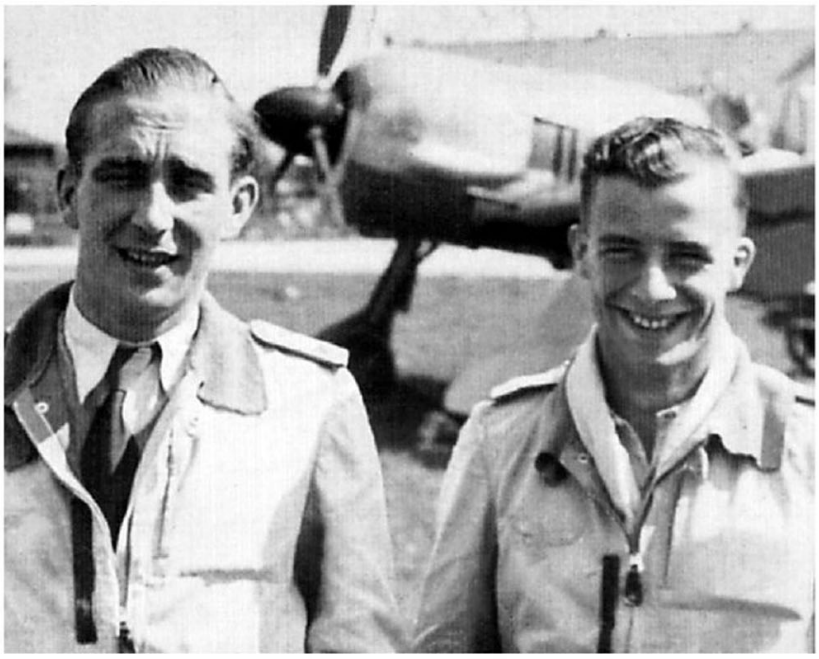
▼ Un Fw 190 A-4 (WNr. 0601) de la 1./JG 1 accidenté à Schipol. Le I./JG 1 est le précurseur de ce que l'on appellera improprement ensuite les « bandes de la défense du *Reich* ». Vers avril 1943, le *Gruppenstab* adopte des bandes longitudinales noir et blanc sur le capot pour faciliter le regroupement après la première passe. La 1. *Staffel* peint le capot entièrement en blanc, avant de passer au damier noir et blanc en juin. Les deux autres *Staffeln* utilisent la couleur officielle de leur escadrille pour le damier : noir et rouge pour la 2. et noir et jaune pour la 3. Toutefois, une tragique méprise avec les P-47 du 78th *Fighter Group* entraînera la suppression des damiers. (E-N Archives)

Le volume des communications radio sur les bases anglaises permet à l'*Oberst* Walter Grabmann, *Jafü Holland-Ruhrgebiet*, de comprendre que quelque chose de plus gros se trame. L'arrivée de *Viermots* est donc attendue de pied ferme par tout ce que la chasse allemande compte à l'Ouest : les groupes organiques, les formations marginales et expérimentales, les escadres d'entraînement et les unités de chasse de nuit !

Les Fw 190 A du I./JG 26, sous les ordres du *Hauptmann* Karl Borris, ont décollé de Woendrecht à 09h48 et attendent patiemment que les Fortress franchissent la côte hollandaise à la verticale de Haamstede. Ils sont en position idéale, soleil dans le dos, avec l'avantage de l'altitude. Les Thunderbolt sont concentrés autour du premier *Combat Wing* et ne voient pas les chasseurs allemands piquer sur le deuxième. Karl Borris choisit sa cible avec soin, le dernier appareil de la formation supérieure (94th BG), et abat le premier B-17 de la journée. Le *Leutnant* Georg Kiefner (3./JG 26) a gardé un souvenir impérissable de sa première rencontre avec les *Viermots* américains :

« Nous avons effectué un large virage sur la gauche et nous sommes arrivés pour une passe frontale. Quand on les regardait comme ça, leur formation semblait toute petite, et notre chef nous a conduits au beau milieu. Ils étaient très groupés, comme des grappes de raisin. Nous devions nous balancer d'un côté sur l'autre afin de surveiller l'arrivée des chasseurs ennemis. On reconnaissait facilement les pilotes expérimentés, parce qu'ils pilotaient comme des ivrognes – on les surnommait *altere Hasen*, vieux lièvres. Ils pouvaient choisir une cible, encadrer le nez du bombardier dans leur collimateur et attendre pour ouvrir le feu que le bombardier emplisse leur collimateur – une seule rafale, courte, pas plus de deux secondes. Nous essayions de toucher les ailes et les moteurs proches du fuselage. Quand on les touchait, on pouvait voir les petites explosions des obus de canon faisant mouche et même une grosse explosion si un réservoir était touché. Nous, "la bleusaille", nous essayions de faire la même chose, mais, évidemment, avec moins de réussite. Après cette unique rafale, on ne tirait plus et on ne cherchait plus qu'à passer à travers la formation. Même maintenant, j'ai encore du mal à croire qu'il n'y a pas eu une seule collision. Cela nous a pris, il me semble, une fraction de seconde pour la traverser. »

Trois B-17 sont homologués au I./JG 26, et le troisième *Gruppe* entre à son tour dans la danse ; il attaque les deux derniers *Combat Wings*, et la bagarre va durer un quart d'heure. Le III./JG 26 est crédité de trois victoires confirmées. Les P-47D du 56th FG réagissent tardivement et, parvenus à la limite de leur rayon d'action, ils rebroussent chemin sans avoir eu une quelconque influence dans la bataille.



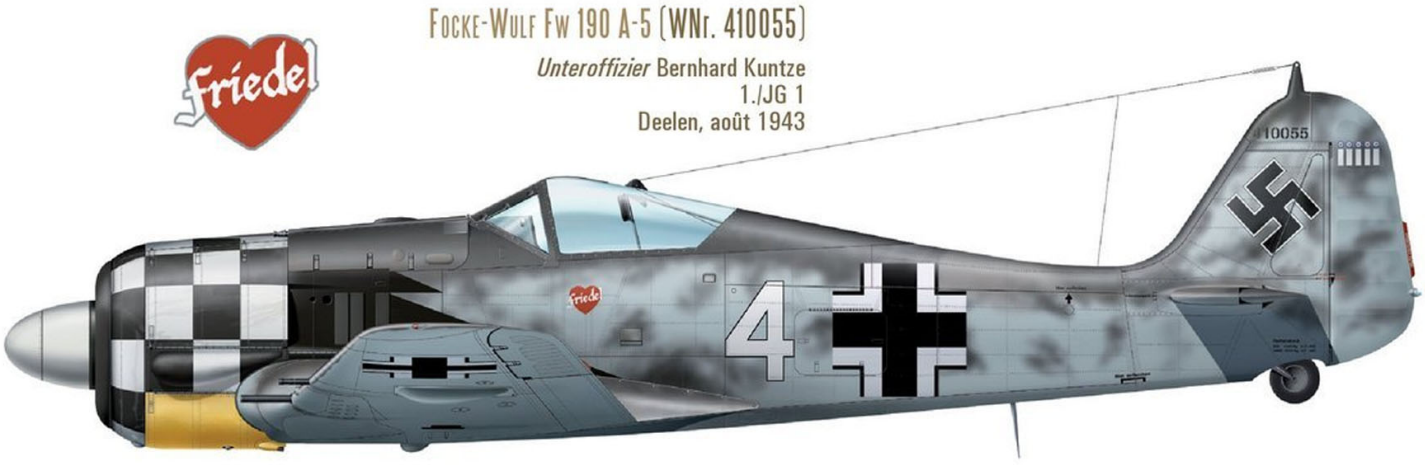
▲ Les frères Galland, Paul à droite et Wilhelm-Ferdinand à gauche, tous deux membres de la *Schlageter*. L'un comme l'autre finiront tragiquement, le premier le 31 octobre 1942 et le second le 17 août 1943. (DR)

Désormais, le 4th Bom*bardment Wing* est abandonné à son sort en territoire hostile, jusqu'à ce qu'il puisse semer ses derniers poursuivants au-dessus de l'Autriche – quatre longues heures plus tard. Les unités de Fw 190 revendiquent 9 B-17, dont 3 HSS, pour la perte d'un pilote tué.

Pendant ce temps, Grabmann s'interroge. Au volume des interceptions radio, il est évident qu'un second raid doit suivre le premier, logiquement au moment où les chasseurs allemands ont dû se poser pour être ravitaillés. Or, rien ne vient. Et pour cause ! Pour des raisons encore mal élucidées, ce n'est pas avec une heure et demie de décalage que le 1st BW décolle d'Angleterre à destination de Schweinfurt, mais cinq heures plus tard ! Il est assez difficile de retracer la tragédie du 1st *Bombardment Wing* qui, pendant près de deux heures, à l'aller comme au retour, va subir les assauts de pas moins de treize *Gruppen* de chasse (soit plus de 200 Bf 109 et Fw 190) – au moins neuf d'entre eux étant en contact avec les bombardiers US au plus fort de la bataille. Les Fw 190 revendiquent un total de 22 B-17, mais perdent 2 tués à l'ennemi.

[14] Fw 190 et Bf 109 confondus.

[15] JG 1 – E. Mombeek – Lela Presse, Boulogne-sur-Mer, 1997.



Focke-Wulf Fw 190 A-5 (WNr. 410055)
Unteroffizier Bernhard Kuntze
1./JG 1
Deelen, août 1943

Parmi les disparus figure Wilhelm-Ferdinand Galland. Le 56th FG a pris sa revanche. Après une première attaque frontale sur les B-17 qui rentrent au bercail dans les environs de Liège, « Wutz » regroupe sa formation pour une nouvelle passe. C'est à ce moment que le *Colonel* Hubert A. Zemke surgit avec son « Wolfpack » sur les arrières du II./JG 26. La surprise est complète pour les Allemands, et « Wutz » est le premier à tomber, probablement victime du *Captain* Walker M. Mahurin. Son Fw 190 A-5 « double chevron + barre » (WNr. 530125) s'écrase à 5 km à l'ouest de Maastricht. Sa disparition cause une vive émotion au sein de toute la *Schlageter*. Il était généralement considéré comme meilleur pilote de chasse que son grand frère, même si beaucoup pensaient qu'Adolf était un remarquable organisateur. Ses pilotes estimaient que, sous son commandement, le II./JG 26 était devenu l'élite de la chasse à l'Ouest. Il était titulaire de 55 victoires en 186 missions de guerre et de la *Ritterkreuz* depuis le 18 mai 1943.

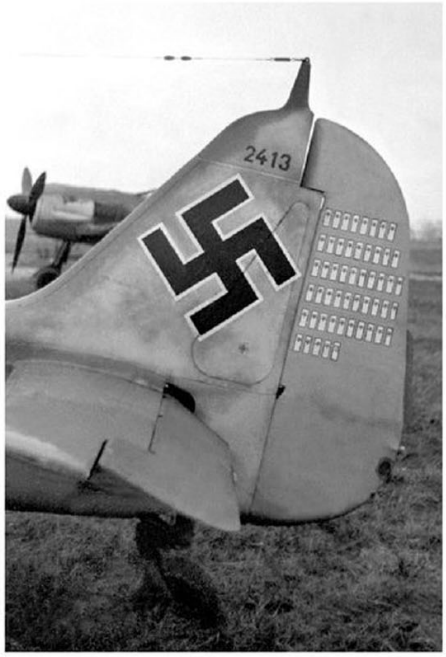
Pour plus de détails sur ce double raid, nous engageons le lecteur à se reporter à notre hors-série n° 18 (juillet 2014).

AOÛT – SEPTEMBRE 1943 LA LAIE FAIT DES PETITS

Le 20 août, la JG *Herrmann* est rebaptisée JG 300. Le 26 septembre est officiellement créée la 30. *Jagddivision*, confiée à Hajor Herrmann et destinée à chapeauter, outre la JG 300 (désormais confiée au *Major* Kurt Kettner), les nouvelles JG 301 et 302 –

▲ L'un des premiers A-6 affectés à la JG 11 à Husum fin juillet 1943. Ici, le « 9 jaune » de la 3. *Staffel*. (E-N Archives)

▶ Cette photo montre selon toute vraisemblance un A-6 équipé du radar Neptun V affecté à la 2./JG 2 en novembre 1943. On distingue les antennes sur le dessus du capot et de l'arrière du fuselage, ainsi que sur l'aile droite. (E-N Archives)



▲, ◥ & ◢ Le « 1 blanc » du *Feldwebel* Kurt Knappe de la 7./JG 2, un Fw 190 A-4 (WNr. 2413), photographié à Vannes au début de l'année 1943. Le bilan fait état de 52 succès (dont 51 « étoiles rouges »), le dernier étant un B-17 en date du 30 décembre 1942. Titulaire de la *Ritterkreuz* depuis novembre 1942, Knappe sera tué au combat le 3 septembre 1943 ; il était crédité de 56 victoires. (ECPA-D)

la première devant couvrir le sud de l'Allemagne et la seconde le secteur de Berlin ; elles aussi devront emprunter les avions des JG 1 et JG 11.

La JG 301 ne sera équipée de ses propres Fw 190 A qu'a la fin de l'été 1944, et la JG 302 n'en recevra aucun.

Avec l'arrivée de l'automne et la dégradation des conditions climatiques, les missions deviennent de plus en plus hasardeuses. Néanmoins, certains pilotes tirent leur épingle du jeu, comme l'*Oberleutnant* Friedrich-Karl « Nasen » Müller (*Stab*/JG 300), qui revendique sa 19e victoire le 9 octobre. Avec l'arrivée du mauvais temps, les pertes augmentent de manière substantielle, ainsi le 18 novembre, la JG 301 perd son *Kommodore*, le *Major* Helmut Weinreich, dont le Fw 190, endommagé par un bombardier anglais, explose à l'atterrissage ; il est remplacé par le *Major* Manfred Mössinger.

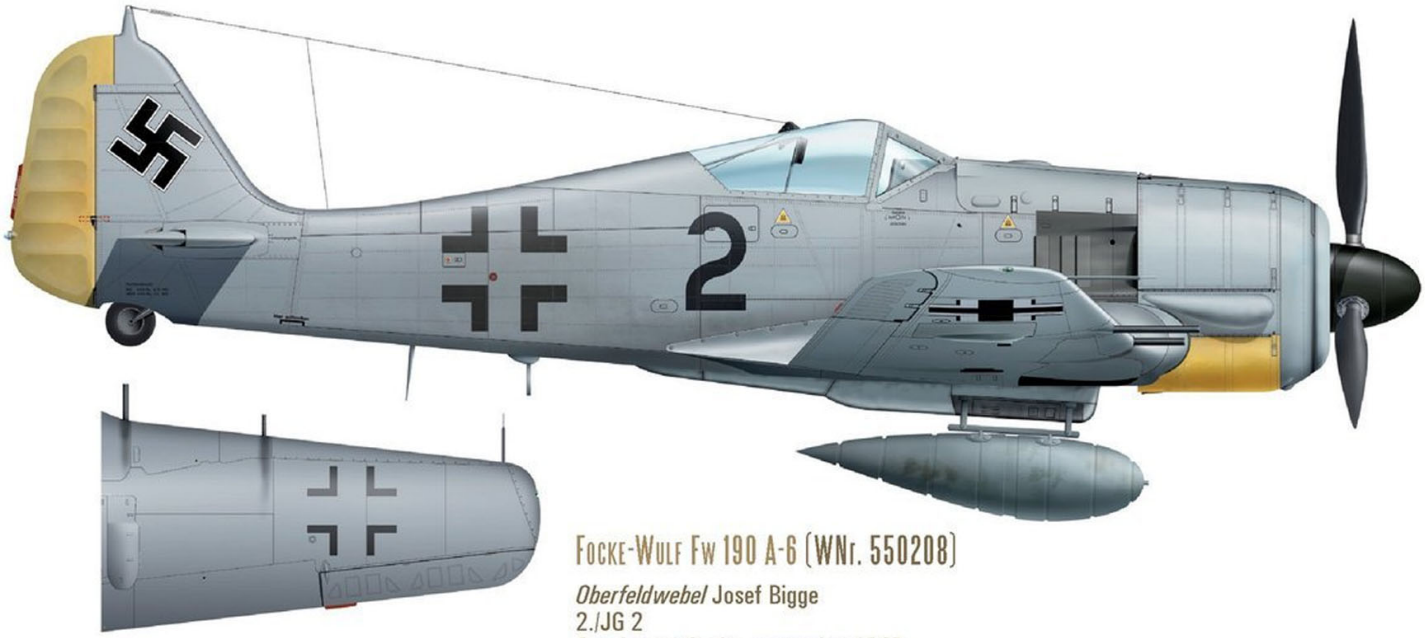
Fin novembre, le II./JG 302 entre en lice avec des Fw 190 empruntés au I./JG 11. Il va, malheureusement, démontrer les limites de la *Wilde Sau* : il perd 10 pilotes tués, sans obtenir le moindre succès, en un mois d'opérations.

L'engouement de l'OKL pour l'utilisation de monomoteurs dans la chasse de nuit amène Focke-Wulf à réfléchir à l'idée de monter un radar dans un Fw 190. Le A-6 WNr. 550521 est équipé d'un FuG 217 Neptun V/R, combinant un radar d'interception et un radar d'alerte, au cours de l'été 1943. Le A-6 WNr. 530380 reçoit un FuG 212 Lichtenstein C-1 à la même époque ; néanmoins, nécessitant deux écrans cathodiques, cet équipement est jugé peu pratique pour un monoplace. Enfin, un A-5 (CI+PU, WNr. 181703) est testé avec un FuG 216 Neptun R, mais son écran n'indique que la distance.

Plusieurs A-6 sont équipés d'un FuG 216 Neptun V et livrés à la 2./JG 2 à Conches, fin 1943. Ils sont crédités de quatre Halifax entre le 11 et le 15 novembre.

Après une nouvelle mission catastrophique sur Stuttgart (n° 91) le 6 septembre, avec un taux de pertes de 13 %, la *Eighth Air Force* redresse la barre le 27, en grande partie parce que les six *Fighter Groups* sur P-47, équipés de réservoirs supplémentaires en papier mâché, ont pu escorter les quadrimoteurs jusqu'à Emden. Emporté par son enthousiasme, l'état-major américain ne va pas tarder à renouveler la même erreur que le 17 août.

NOUVELLE ORGANISATION DE LA DÉFENSE À L'OUEST | 14 SEPTEMBRE 1943



FOCKE-WULF FW 190 A-6 (WNr. 550208)

Oberfeldwebel Josef Bigge
2./JG 2
Conches-en-Ouche, septembre 1943

OCTOBRE 1943
UNE EXPANSION EN TROMPE-L'ŒIL

La défense du *Reich* connaît un fort accroissement du nombre de ses unités, bien que cette expansion soit liée à l'incorporation des *Zerstörergeschwader*, à un jeu de chaises musicales avec les autres fronts et à la création d'une quatrième *Staffel* au sein des *Jagdgeschwader*. Or, ces dernières sont plus ou moins factices, parce que formées par dédoublement d'escadrilles existantes ou intégration de pilotes qui n'ont aucune expérience de la chasse – en gros, un jeu à somme nulle.

[16] Titulaire des Feuilles de chêne et de 132 victoires en 561 missions de guerre, Clausen sera élevé au grade de *Major* à titre posthume.

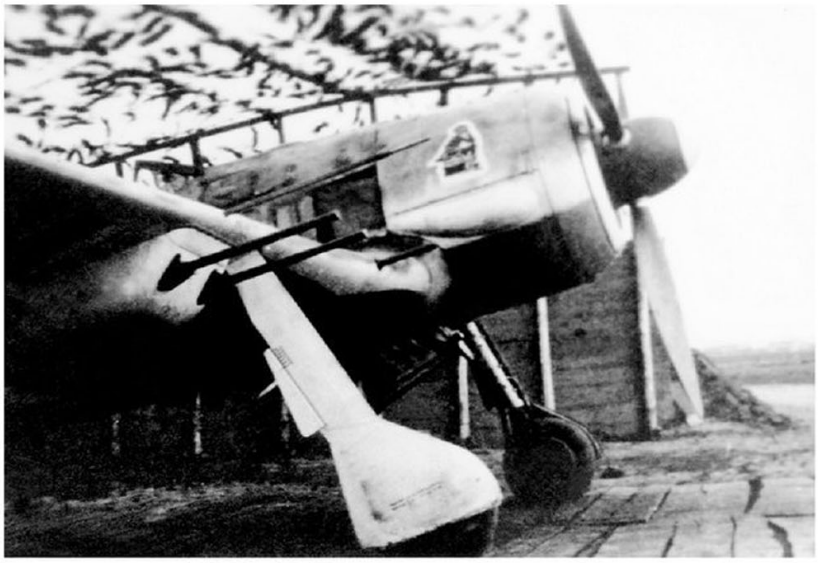
Le LBH Mitte s'enrichit également d'une nouvelle escadrille, baptisée *Sturmstaffel* 1 et confiée, le 19 octobre, au *Major* Hans-Günther von Kornatzki. Celui-ci s'est fait l'ardent promoteur de tactiques de combat résolument agressives, au point d'exiger de ses pilotes qu'ils éperonnent les bombardiers en dernier ressort. L'unité, basée à Achmer, doit recevoir des Fw 190 A-6 spécialement blindés pour des attaques à bout portant. En fait, cette *Staffel* n'effectuera aucune mission avant le début 1944.

Le 4 octobre, les B-17 ciblent Francfort et la région de la Sarre, mais un groupe de B-24 fait diversion au-dessus des ports de la baie d'Allemagne. C'est contre les

▶ Un Fw 190 A-6 (WNr. 530727), « 1 marron » de la 6./JG 26, à Beauvais-Nivilliers à l'automne 1943. (ECPA-D)

◢ Le Fw 190 A-5/U12 (WNr. 410266) du *Leutnant* Erich Hondt, *Staffelkapitän* 2./JG 11, à Husum en octobre 1943. Cette variante, conçue pour la lutte contre les quadrimoteurs américains, disposait de quatre canons de 20 mm supplémentaires logés dans deux conteneurs sous les ailes. À cette date, Hondt n'était crédité que de 5 victoires, et on peut supposer que les 5 autres barres représentent des avions endommagés. (EN-Archives)

◢ Le I./JG 11 recevra quelques exemplaires du Fw 190 A-5/U12, doté de quatre canons de 20 mm supplémentaires en gondoles. On note l'insigne de la 2./JG 11 sur le capot. (E- N Archives)



Liberator que les I. et II./JG 11 montent au combat. Dans la bagarre, le I./JG 11 perd son *Kommandeur*, Erwin Clausen, descendu par les B-24 après avoir revendiqué son 14e et dernier *Viermot* [16].

Quatre jours plus tard, le 8 octobre, une perte encore plus lourde vient endeuiller toute la Luftwaffe : le *Major* Hans Philipp, *Kommodore* de la JG 1 et l'un des plus grands as de la chasse allemande, est descendu par des P-47 près de Nordhorn ; son A-6 (« 3 rouge », WNr. 530407) s'écrase à Wielen. Personnage très médiatisé (deuxième pilote à atteindre les 200 victoires en mars 1943), il avait reçu les Glaives en mars 1942 et avait remporté ses trois dernières victoires à la tête de la JG 1 – la 206e le jour de sa mort ; promu *Oberstleutnant* à titre posthume, il est enterré en grandes pompes à Meißen (Saxe), sa ville natale. Il est remplacé par Hermann Graf – celui-là même qui avait atteint les 200 victoires cinq mois avant lui.

Le 25 novembre, un autre *Experte* disparaît en la personne de l'*Oberstleutnant* Johannes Seifert, *Kommandeur* II./JG 26, victime d'une collision avec un P-38 qu'il venait d'abattre près de Béthune. Comme Ebersberger, il était l'un des grands anciens de la *Schlageter*, puisqu'il avait participé aux tout premiers succès de l'escadre en mai 1940 ; vainqueur de 57 avions ennemis en 439 combats, il avait été décoré de la *Ritterkreuz* en juin 1942.

DÉCEMBRE 1943 L'ARRIVÉE DU MUSTANG

Le mois de décembre voit l'arrivée des premiers Fw 190 A-7 (d'abord au I./JG 1, puis au II./JG 1), mais aussi du P-51B Mustang, qui effectue sa première sortie le 5 décembre. Si elle passe inaperçue de la plupart des pilotes allemands, parce qu'ils connaissent tous la silhouette du Mustang Mk. I de la RAF (à moteur Allison), la présence de ce chasseur d'escorte ne va pas tarder à influer de manière significative sur la guerre aérienne dans les cieux du *Reich*.

Dans ses essais comparatifs entre le P-51B et le Fw 190 A-8, l'*Air Fighting Development Unit* donne l'avantage au Focke-Wulf en termes de vitesse de pointe (+50 km/h à toutes les altitudes et +70 km/h au-dessus de 8 500 m) et de taux de roulis. Les deux appareils font jeu égal en rayon de virage, et le Mustang prend le meilleur en taux de montée et en piqué.

Le 16 décembre, plus de 600 quadrimoteurs (mission n° 156) défient le mauvais temps et déferlent sur Brême. Les JG 1 et JG 11 sont envoyées à leur rencontre. L'*Oberleutnant* Rudolf Engleder, *Staka* 2./JG 1, se souvient de cette mission [17] :

« Nous avons rencontré l'ennemi à 7 000 m au-dessus de Den Helder. J'ai mené les sept hommes de ma 2./JG 1 dans deux attaques frontales. Dès la première, j'ai obtenu une victoire, et au second passage, une deuxième. Le flot des avions ennemis était presque écoulé quand mon appareil a été touché. Des éclats de verre, tels de petits morceaux d'acier, m'ont frappé à l'œil droit et m'ont blessé au côté gauche de la tête. J'étais aveugle, seul aux commandes d'un avion en plein ciel. J'ai informé mes pilotes de la situation,

OCTOBRE – NOVEMBRE 1943 SCHWEINFURT II

Le 14 octobre, la 8th AF décide de revenir à Schweinfurt : 392 B-17 décollent pour la mission n° 115. Si la précédente expédition avait été très coûteuse, celle-ci manque de tourner au désastre et ne sera sauvée de la débâcle que par la dégradation des conditions atmosphériques, qui empêchera les chasseurs allemands de se ruer sur les quadrimoteurs avant qu'ils ne franchissent la Manche pour rentrer à leur base. Néanmoins, pas moins de 60 manqueront à l'appel, et 7 autres seront considérés comme irréparables (soit un taux de pertes de 17 %).

Ayant compris très tôt, par le volume des échanges radio au sol et l'heure précoce du décollage, qu'un raid majeur allait cibler le centre de l'Allemagne, le responsable de la 3. *Jagddivision*, l'*Oberst* Walter Grabmann, alerte rapidement ses chasseurs : 833 vont décoller, dont environ 80 % prendront contact avec l'ennemi. Les Fw 190 sont pénalisés par le mauvais temps et ne revendiquent que 18 victoires (plus 4 HSS) pour la perte d'un tué.

Cette mission sonne le glas des dernières illusions de l'Air Force quant à la capacité des bombardiers à se défendre seuls dans un environnement hostile. Cette triste affaire va précipiter le P-51 Mustang dans l'arène – pour le plus grand malheur de la *Jagdwaffe*.

Le 24 octobre, le *Staka* 4./JG 26, le *Hauptmann* Kurt Ebersberger, est surpris au décollage par deux Mustang canadiens et se tue en sautant trop bas. As aux 28 victoires, il était l'un des tout derniers pilotes de la *Schlageter* présents depuis l'origine. Son remplacement est symptomatique du malaise qui commence à régner au sein de la *Jagdwaffe*. En effet, son poste est repris par l'*Oberleutnant* Wolfgang Neu, un réserviste de 34 ans, qui a fait une modeste carrière en pointillés à la JG 26 ; peu expérimenté (3 victoires), il laissera le commandement tactique de la *Staffel* au *Feldwebel* Gerd Wiegand, dont il deviendra l'ailier !

◤ & ◥ Après sa brillante campagne en Russie et sa 202e victoire, le *Major* Hermann Graf est envoyé au repos comme *Kommandeur Ergänzungsjagdgruppe Ost* à Saint-Jean-d'Angély le 1er février 1943. En avril, il est promu *Kommodore* JG 50, puis *Kommodore* JG 1 en octobre. L'Erg.JGr. Ost n'étant pas engagé dans des missions de guerre, Graf peut se permettre de voler sur un Fw 190 A-5 (WNr. 2594) arborant des décorations particulièrement flamboyantes. (Collection D. Bernad)

[17] E. Mombek, *op. cit.*

Le *Hauptmann* Kurt Ebersberger, le flamboyant *Kapitän* de la 4./JG 26, salue son *Kommodore*, le *Major* Gerhard Schöpfel, au premier plan, et son *Kommandeur*, le *Hauptmann* Joachim Müncheberg, à Abbeville au printemps 1942. Des trois, seul Schöpfel survivra à la guerre. (ECPA-D)

et l'*Oberfeldwebel* Piffer, un de mes *Schwarmführer*, est venu se placer à quelques mètres de moi. Il m'a guidé par radio vers le sud. Nous avons survolé le Zuiderzee avant d'atteindre Twente. Et c'est encore grâce à la radio que l'on a pu m'aider à réussir un atterrissage à l'aveuglette. »

Seul le premier B-17 lui sera homologué (sa 10e victoire) ; il restera trois mois sur la touche et terminera à la guerre comme *Hauptmann* au III./JG 7 avec 25 victoires au compteur. C'est une excellente moisson pour le I./JG 1, qui se voit homologuer 10 B-17 en contrepartie d'un avion détruit et de deux pilotes blessés. Le *Hauptmann* Alfred Grislawski, qui, après la dissolution de la JG 50, est devenu *Staka* 1./JG 1, obtient ses 120 et 121e succès.

Certes, en cette fin d'année 1943, la Luftwaffe a toutes les raisons de se réjouir. Elle a infligé des pertes considérables à l'USAAF, mais les siennes n'ont pas été non plus négligeables. Le plus inquiétant, toutefois, c'est que jamais les chasseurs allemands n'ont pu empêcher les bombardiers de mener leur mission jusqu'au bout. Tout aussi inquiétant, peut-être même plus, est le ratio effectifs théoriques/effectifs réels en termes d'avions (*soll/ist*), qui dépasse les 112 % au LBH Mitte et atteint près de 100 % à la *Luftflotte* 3 à la fin de l'année 1942, avant de s'effondrer à respectivement 65 et 61 % au quatrième trimestre 1943. La première cause peut être attribuée au taux de pertes, qui bondit de 1,1 % pour le LBH Mitte et 11 % à la *Luftflotte* 3 au quatrième trimestre 1942, à respectivement 58,4 et 36,2 % au quatrième trimestre 1943. Mais à bien y regarder, le fait d'avoir voulu gonfler artificiellement les *Jagdgeschwader* à quatre *Staffeln* et quatre *Gruppen*, portant leur dotation théorique de 128 à 276 chasseurs, n'y est certainement pas étranger, car, même si l'industrie aéronautique allemande a augmenté ses cadences, elle n'a pas encore intégré le concept de « guerre totale » qu'introduira Albert Speer quand il prendra en charge la production aéronautique en février 1944… plus de quatre ans après l'entrée en guerre de l'Allemagne ! ■

1944 – 1945 DÉBÂCLE À L'EST

« Nous en étions arrivés à considérer notre vie de nomades comme normale. Quand nous devions rejoindre un autre aérodrome, chacun ne prenait avec lui que l'essentiel : sa carte d'identité et son pistolet. Le reste suivait par le train. »

Leutnant Norbert Hannig, 5./JG 54.

Comme on peut le voir sur l'ordre de bataille au 1er janvier 1944, le rôle du Fw 190 A en tant qu'avion de supériorité aérienne a considérablement diminué : il n'en reste plus que 140 dans les unités de première ligne – soit 90 de moins qu'en juillet 1943, quand celles-ci stationnaient à 600 km plus à l'est. Maintenant, elles sont concentrées dans le secteur du *Heeresgruppe Mitte*, en Biélorussie (Minsk, Bobruisk, Vitebsk et Orcha) et en Ukraine (Ternopol, aujourd'hui Ternopil).

▲ Un magnifique Fw 190 A-8/R2 du I./JG 54, vraisemblablement photographié à Düneburg (Daugavpils, Lettonie) en juillet 1944. (ECPA-D)

JANVIER 1944 OFFENSIVES D'HIVER

Bien que rigoureux, l'hiver russe, auquel la technologie allemande ne parvient toujours pas à s'adapter, n'empêche pas l'Armée rouge de passer à l'offensive à la fois dans le Nord (entre Leningrad et Velikié Louki) et dans le Sud (Ukraine et Crimée). En trois mois, elle aura repoussé la Wehrmacht à la limite des frontières de septembre 1939.

[1] *Luftwaffe Fighter Ace* – N. Hannig – Grub Street, Londres, 2004.

[2] Il est crédité de 42 victoires en quelque 200 missions de guerre. Il rejoindra la Bundesluftwaffe et deviendra *Staka* dans la JG 73.

Le plus étonnant reste que, malgré l'écrasante supériorité numérique et la mise en œuvre d'un matériel de plus en plus performant du côté soviétique, la chasse allemande continue à « faire des cartons ». Ainsi, le 4 janvier, les I./JG 51 et I./JG 54 se heurtent à plusieurs formations de Chtourmovik fortement escortées ; ils revendiquent 21 victoires dans le secteur de Bobruisk. Mais le temps des combats à sens unique est bien révolu : l'*Oberleutnant* Otto Vinzent (*Staka* 2./JG 54) est abattu et tué par un Il-2. La disparition de ce pilote chevronné, ayant assuré à plusieurs reprises l'intérim à la tête du I./JG 54, titulaire de 45 victoires, mais n'ayant jamais pu décrocher la *Ritterkreuz*, est symbolique à plus d'un titre. Ce ne sont plus seulement les jeunes recrues qui se font descendre après leurs deux ou trois premières missions, mais des cadres expérimentés – la véritable épine dorsale des *Jagdgeschwader* sans laquelle elles n'auraient jamais pu fonctionner avec autant d'efficacité.

Le 10 janvier, en abattant deux Yak-9 dans le secteur de Gorodez, le *Leutnant* Günther Schack (9./JG 51)

porte son palmarès à 119 ; il évoque la nature des combats aériens à cette époque :

« Notre expérience nous avait appris que les chasseurs russes avaient un taux de montée égal à celui du Fw 190 et pouvaient tourner beaucoup plus court, mais leurs pilotes ne savaient pas en tirer avantage. Grâce à son poids supérieur, le Fw 190 pouvait emmagasiner plus de vitesse en piqué, et nous n'étions pas toujours forcés d'accepter le combat dans n'importe quelle condition. »

Le 14 janvier, l'Armée rouge se lance dans sa première offensive d'hiver dans le Nord visant à briser l'encerclement de Leningrad qui dure depuis 900 jours. Mais c'est plus au sud que, le lendemain, le II./JG 54 se met en valeur, revendiquant 15 victoires, dont trois La-5 et un Pe-2 descendus en 10 minutes dans le secteur de Vinnitsa (Ukraine) par le *Hauptmann* Horst Ademeit (*Staka* 6./JG 54), ce qui lui permet de rejoindre le cercle très fermé des « centenaires » ; le 4 février, il prend le commandement du I./JG 54 en remplacement de Nowotny, envoyé au repos comme *Kommodore* de la JG 101. Deux équipiers d'Ademeit, les *Leutnante* Albin Wolf et Emil Lang, réalisent un doublé et le *Feldwebel* Heinz Wernicke un triplé ; ce jeune sous-officier, qui en est maintenant à 32 succès, rejoindra à son tour le club des « centenaires » en septembre 1944, sera promu officier et commandera la 1./JG 54.

Le 24 janvier, l'Armée rouge lance sa seconde offensive sur le Dniepr pour libérer le reste de l'Ukraine. Le II./JG 54 est aux premières loges, ainsi que le décrit le *Leutnant* Norbert Hannig, pilote à la 5. *Staffel* [1] :

« Un Ju 52 nous a transportés, nous les "orphelins", jusqu'à Cracovie (Pologne) pour prendre en charge des avions neufs. Nous avons reçu l'ordre de gagner directement notre nouvelle base à Stara Konstantinov, un terrain avancé situé entre Tarnopol et Zhytomyr. [...] Nous étions principalement chargés de protéger nos troupes des attaques à basse altitude. C'était devenu une routine. Nous en étions arrivés à considérer notre vie de nomades comme normale. Quand nous devions rejoindre un autre aérodrome, chacun ne prenait avec lui que l'essentiel : sa carte d'identité et son pistolet. Le reste suivait par le train. »

Situation des unités sur Fw 190 A

Front de l'Est - 1er janvier 1944

JG 51				
	Stab	Maj K.-G. Nordmann	3 A-4/A-5	Bobruisk
	Stabsstaffel	Oblt D. v. Eichel-Streiber	12 A-5/A-6	Bobruisk
	I./	Maj E. Leie	24 A-4 à A-6	Minsk
	III./	Maj F. Losikgeit	40 A-4 à A-6	Bobruisk
JG 54				
	Stab	(*)	3 A-5/A-6	Vitebsk
	I./	Hpt W. Nowotny	29 A-4 à A-6	Orcha
	II./	Hpt E. Rudorffer	20 A-4 à A-6	Tarnopol
	15.(span.)	Maj J. Murcia Rubio	9 A-3	Bobruisk

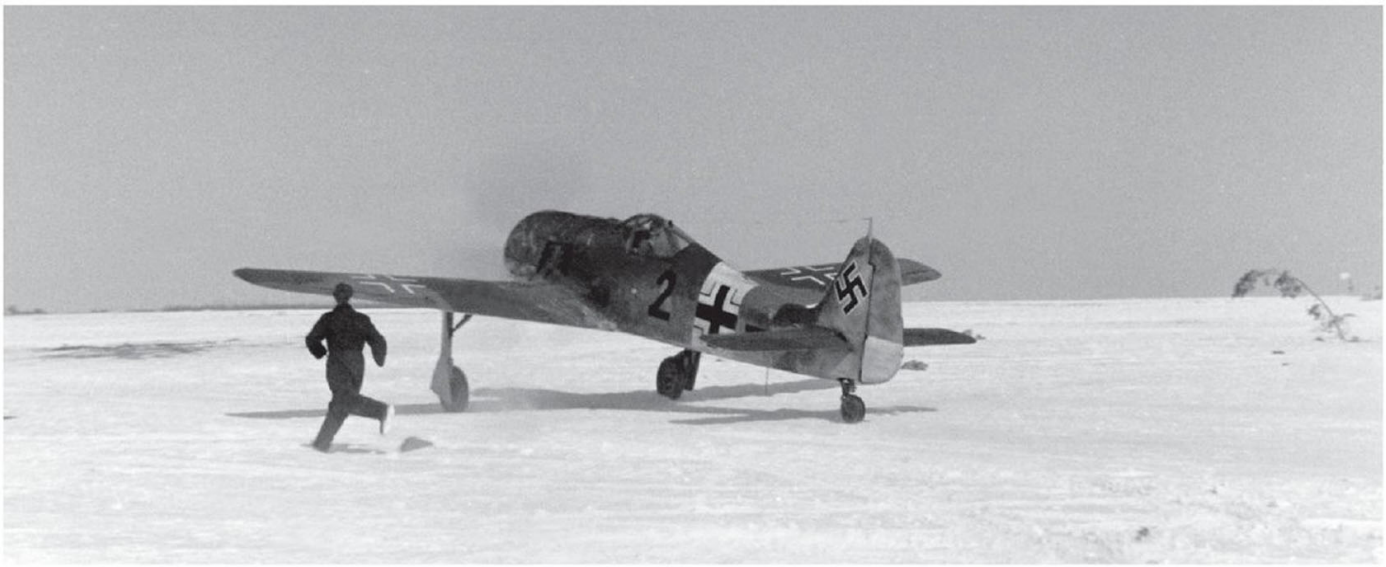
*Le remplaçant du Maj. H. v. Bonin († 15.12.43), le Maj. A. Mader, n'arrivera que le 20 janvier ; le nom de l'officier assurant l'intérim n'est pas connu.

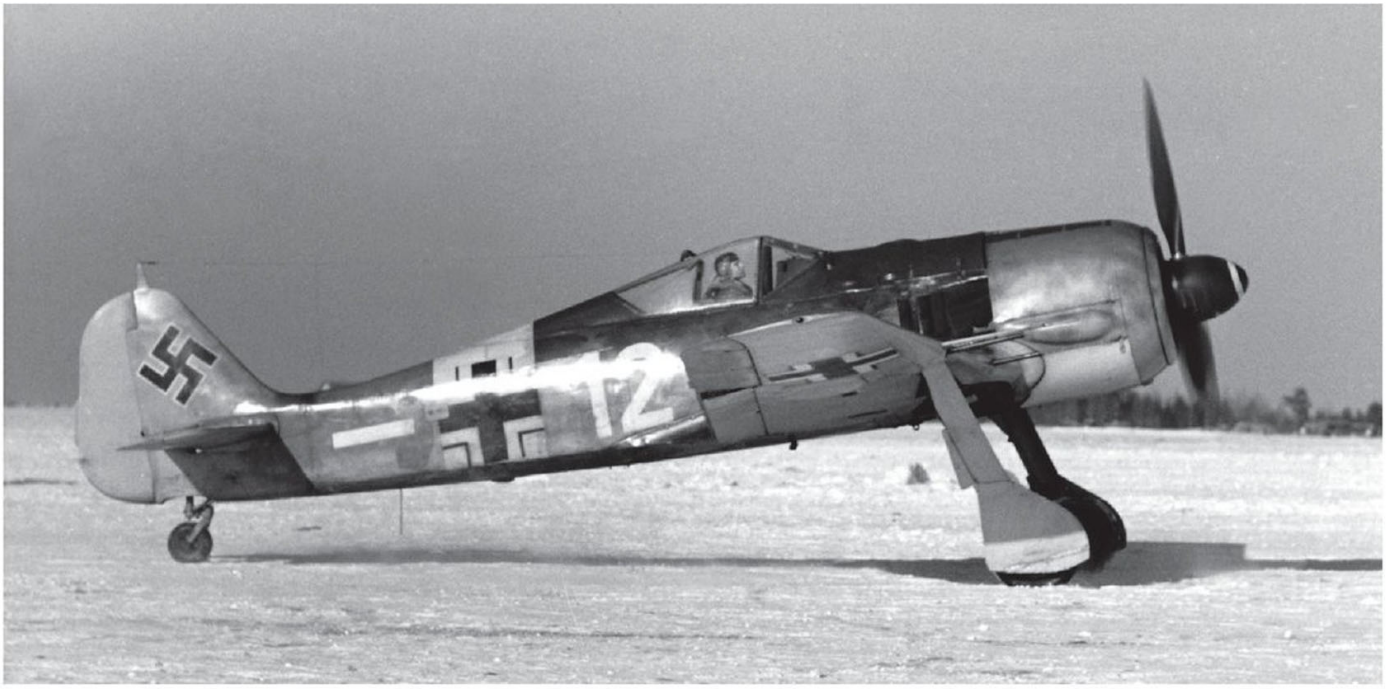
Ce même 24 janvier, Norbert Hannig remporte un triplé : deux Yak-9 et un La-5 dans le secteur de Tetiiv (ses 11e à 13e victoires [2]).

Le 28 janvier, le *Major* Anton Mader devient le nouveau *Kommodore* de la JG 54. Né en Dalmatie en 1913, il a obtenu son premier poste de commandement opérationnel au sein de l'aviation militaire autrichienne en mars 1938. Il franchit un à un les échelons de la Luftwaffe, obtenant la *Ritterkreuz* (23.07.42) en tant que *Kommandeur* II./JG 77. Il terminera la guerre avec 86 victoires et finira sa carrière comme il l'a commencée, au sein de l'Österreiches Bundesheer, mais avec le grade de général de brigade.

▼ Ci-dessous et double-page suivante :
Cette série de photos montre des Fw 190 A-4 et A-5 du II./JG 54 au départ d'une mission depuis la piste enneigée de Jakobstadt (Pietarsaari, Finlande) au début du printemps 1944. On y voit des appareils des 4. (chiffres blancs) et 5. (chiffres noirs) *Staffeln*. Certains (« 7 blanc ») portent un camouflage deux tons, d'autres (« 11 blanc ») un camouflage plus uniforme. La livrée temporaire blanche, utilisée par la JG 54 lors des trois hivers passés sur le front de l'Est, a été abandonnée, sans doute en prévision de l'arrivée du printemps. En dehors de la bande jaune entourant la croix de fuselage, les marques d'identification du front de l'Est (dessous du capot, saumons d'intrados et bas du gouvernail jaunes) ne sont pas toutes respectées (le « 12 blanc » semble avoir l'intégralité du gouvernail peint en jaune).
(ECPA-D)

2


2


12

FÉVRIER 1944
LE FW 190 REMPLACÉ PAR LE BF 109

Les unités de Fw 190 sont très impliquées dans les opérations en Ukraine. Cependant, leur réussite est surtout une question d'opportunité. Par exemple, le 16 février, la 6./JG 54 tombe sur une formation de biplans U-2 qu'elle coince à l'ouest de Tcherkassy, alors qu'elle tente de harceler les troupes allemandes. Le résultat est sans appel : huit sont abattus entre 07h11 et 07h16. Heinz Wernicke en revendique cinq à lui seul et ajoutera deux autres victoires dans la journée.

Le III./JG 51, basé à Bobruisk, intervient le 21 février dans le secteur de Rogatschew (Rahatchow) ; en deux sorties, entre 11h10 et 15h42, il revendique la destruction de 22 avions soviétiques : six sont attribués à l'*Oberfeldwebel* Otto Würfel et trois au *Leutnant* Günther Schack. Würfel, titulaire de 79 victoires, est percuté par son ailier au cours d'un combat deux jours plus tard. Fait prisonnier, il meurt du typhus au terme de dix mois de captivité ; il reçoit la Croix de Chevalier *in abstentia*.

La demande croissante de Fw 190 pour la défense du *Reich* et la nécessité de recouvrer la supériorité aérienne à l'Est amènent le RLM à transformer progressivement la JG 51 sur Bf 109. Le I./JG 51 est ainsi rééquipé en février, alors que le *Geschwaderstab* et le III. *Gruppe* recevront leurs premiers Messerschmitt en avril ; seule la *Stabsstaffel* conservera ses Focke-Wulf. À l'inverse, le IV./JG 54 abandonnera ses Bf 109 pour des Fw 190 en juin, après avoir rejoint le front de l'Est en provenance de la Bavière.

MARS 1944
ET MAINTENANT... OFFENSIVE DE PRINTEMPS

Début mars, le *Heeresgruppe Nord* s'est replié sur la rive gauche de la Narva, qui marque la frontière entre l'Estonie et l'Union soviétique – une nouvelle marche arrière de 200 km en deux mois. Cependant, l'Armée rouge n'est pas décidée à s'arrêter en si bon chemin : le 5 mars, elle enfonce le front en Ukraine, parvenant à la frontière roumaine en quelques semaines et piégeant les troupes allemandes en Crimée et sur les bords de la mer Noire.

▼, ◢ & page suivante : Départ et retour triomphal de l'*Oberfeldwebel* Fritz Tegtmeier, *Staka* 3./JG 54, dans son A-6 (« 1 blanc », WNr. 550904). Comme il porte déjà la *Ritterkreuz*, qui lui a été décernée le 28 mars 1944, il est possible que cette séquence ait été prise le 1er avril à l'occasion de sa 100e victoire. Il n'est pas rare qu'il neige en Estonie au début du printemps. (Bundesarchiv – 459-137-28, 459-138-4 & 454-1063-16)

Face à ce rouleau compresseur, la Luftwaffe ne dispose plus que de 29 Fw 190 au nord et de 37 autres au sud, tous appartenant à la JG 54. Inutile de préciser que la *Grünherz* est du genre débordée dans la région du lac de Pleskau (Pskov), où se déroule la majorité des affrontements aériens. Et pourtant, elle ne s'en sort pas si mal. Tandis que les *alteren Hase* poursuivent leur moisson (Albin Wolf remporte la 7 000e victoire de la JG 54 avec sa 135e personnelle le 23 mars, Emil Lang sa 134e le 26 et Otto Kittel sa 141e le 30), les « jeunes pousses » se frayent un chemin vers les sommets, comme l'*Oberfeldwebel* Fritz Tegtmeier, qui décroche la *Ritterkreuz* après son 99e succès le 28 mars, deux jours après les *Oberleutnant* Robert « Bazi » Weiss et *Oberfeldwebel* Wilhelm Philipp (qui en sont respectivement à 70 et 61 avions ennemis détruits). Le 2 mars, Horst Ademeit a déjà pu ajouter les Feuilles de chêne autour de son cou après sa 120e victoire, tout comme le *Major* Reinhard « Seppl » Seiler, l'ancien *Kommandeur* I./JG 54, grièvement blessé à Koursk le 6 juillet 1943 et mis sur la touche (il comptait alors 109 victoires, dont 9 en Espagne, en 500 missions de guerre). La JG 54 s'en sort peut-être bien, mais ce n'est pas cette escadre maigrichonne, quand bien même compte-t-elle des *Experten* à foison, qui peut changer le cours des événements, car, en face, les effectifs sont six à dix fois supérieurs en nombre, sans compter que la qualité des pilotes et de leur matériel ne cesse de s'améliorer au fil du temps. Ce n'est pas exactement le cas au sein de la Luftwaffe, tout du moins en ce qui concerne les jeunes recrues, comme le remarquait Walter Nowotny : « Chaque jour nous apporte de nouveaux visages, de jeunes "bleus" qui ne pensent qu'à en découdre. Formés en un minimum d'heures, quelles chances peuvent-ils avoir de s'en sortir face à des pilotes russes de plus en plus nombreux, de plus en plus habiles ? Ils viennent nous voir pour nous demander des conseils pratiques quelques heures avant leur première mission. Certains ont 20 ans, parfois moins. La plupart ne reviennent jamais de cette première mission. Sans expérience des vols en formation, ils traînent à l'arrière et se font abattre par des maraudeurs. Certains commandants interdisent de rompre la formation pour aller leur porter secours, car, en faisant cela, les pilotes rendent la formation trop vulnérable, et plus d'un pilote chevronné est allé au tapis pour venir en aide à l'un de ces "bleus". Nous évitons nous-mêmes de nous lier avec eux, car bien peu reviennent de leurs deux ou trois premières sorties. Nous avons déjà le cœur assez gros quand l'un de nos vieux camarades disparaît sans chercher à nous attacher à ces jeunes qui ont toutes les chances de mourir très vite. »

▼ L'*Oberfeldwebel* Wilhelm Philipp, titulaire de la *Ritterkreuz* depuis le 26 mars 1944, supervise ses mécanos à Düneburg pendant l'été. Dans le fond, le « 1 jaune » du *Staka* de la 3./JG 54 – ou, peut-être, de Philipp. Ce dernier sera grièvement blessé fin décembre 1944 et terminera la guerre avec 81 victoires en plus de 500 missions de guerre. (ECPA-D)

Au début de l'année 1944, comprenant que l'Allemagne est en train de perdre la guerre, Franco décide de rappeler ses volontaires engagés sur le front de l'Est. Le 5 mars, la 15.(*span*)/JG 51 est dissoute et ses pilotes rapatriés en Espagne ; le cinquième contingent a été équipé en Bf 109 G. Le bilan général de la division « Azul » s'établit à 5 492 sorties, 160 victoires et 20 pilotes tués ou disparus.

AVRIL – MAI 1944 LE CALME AVANT LA TEMPÊTE

La poussée soviétique s'embourbe à cause du dégel, et les VVS, qui opèrent depuis des terrains de campagne, à l'inverse de la Luftwaffe utilisant des bases bien aménagées, sont clouées au sol. Cependant, l'Armée rouge lance une grande offensive pour chasser les Allemands de Crimée le 7 avril.

Les *Experten* en profitent pour faire parler la poudre contre des formations ennemies étiolées et souvent peu protégées. Récemment promu officier, Otto Kittel reçoit les Feuilles de chêne pour sa 150e victoire, obtenue le 8 avril, imité par Emil Lang et Erich Rudorffer qui, quelques jours plus tard, atteignent le nombre de 144 et 130 respectivement. Toutefois, ces belles médailles ont un revers.

Le 2 avril, Albin Wolf a pris un obus de DCA dans le moteur et s'est écrasé au sud-est de Pskov ; il sera honoré lui aussi les Feuilles de chêne, mais à titre posthume.

En Estonie, le I./JG 54 continue à engranger les succès, revendiquant notamment 3 Il-2, 1 La-5 et 5 Yak-9 dans le secteur de Jöhvi le 16 mai – le combat s'est déroulé à moins de 300 m d'altitude. Deux pilotes sont en train de faire croître leur capital et dépassent désormais les 50 victoires : l'*Oberfeldwebel* Helmut Missner et le *Feldwebel* Helmut Grollmus, appartenant respectivement aux 3. et 4. *Staffeln*. Un membre du II./JG 54 fait également parler de lui : le *Leutnant* Gerhard Thyben, qui atteint les 48 victoires fin juin.

▶ Otto Kittel. Cette photo semble avoir été prise au même endroit, probablement à Wesenberg (Ravkere, Estonie) et à la même période que la série montrant Tegtmeier.

▼ Le A-5 du *Kommandeur* du II./JG 54, le *Hauptmann* Erich Rudorffer, à Jakobstatdt. (ECPA-D)

JUIN 1944, « BAGRATION » : UN « BARBAROSSA » À L'ENVERS

Alors que les Alliés ont débarqué en France le 6 juin, l'Armée rouge lance sa grande offensive d'été (opération « Bagration ») le… 22 juin, date symbolique s'il en est ! Elle est irrésistible, et le *Heeresgruppe Mitte* est littéralement écrasé sous le choc, culbuté sur 250 km en dix jours et repoussé sur la frontière polonaise, à 500 km de ses positions initiales, fin juillet.

Dans le secteur du *Heeresgruppe Mitte*, la *Luftflotte* 6 ne dispose que des 12 Fw 190 A de la *Stabsstaffel* JG 51 [3]. Cette unité ne revendique pas moins de 22 victoires le 23 juin, principalement des Il-2 entre Polotsk et Gorodok, avec un festival du *Leutnant* Wilhelm Hübner, qui est crédité de 8 victoires (dont 7 Il-2) ; le *Hauptmann* Edwin Thiel, qui a succédé à Eichel-Streiber à la tête de la *Staffel* le 4 juin, se voit homologuer 5 succès et l'*Oberfeldwebel* Fritz Lüddecke trois, dont le Yak-9 piloté par Andreï Ivanovitch Popov, Héros de l'Union soviétique et *Starshiy-leytenant* au 65e GuIAP [4].

« Bagration » prend la Luftwaffe par surprise. Deux semaines plus tôt, elle a dû dégarnir le théâtre d'opérations de l'Est pour faire face à une menace stratégique majeure en Normandie, et il va lui falloir maintenant colmater les brèches sur les quelque 3 000 km d'un front qui s'étend de la frontière estonienne à la frontière roumaine. Le petit jeu des chaises musicales, dans lequel elle était passée maître, s'avère maintenant bien insuffisant.

Les 2. et 3./JG 54 quittent l'Estonie à destination de Polotsk. Le III./JG 11, commandé par le *Hauptmann* Hans-Günther von Fassong et équipé de 26 Fw 190 A-8, bien mal adaptés à la tâche qui les attend, quitte la défense du *Reich* pour Dokudowo (Dakudava, Biélorussie) le 24 juin. Deux jours plus tard, le groupe revendique ses cinq premières victoires. Mais les lourds A-8 sont mal à l'aise contre les rapides et maniables Yak-9 et La-5FN, et les pertes vont rapidement devenir insupportables. Le cauchemar du III./JG 11 s'achève le 18 septembre, quand il regagne Achmer. La réussite de « moustachus », comme le *Leutnant* Herbert Fränzel de la 8./JG 11, vainqueur à quinze reprises [5], et l'*Oberleutnant* Paul-Heinrich Dähne, *Kapitän* de la 10./JG 11, 8 victoires, masque difficilement les lourdes pertes du groupe.

Le cauchemar du IV./JG 54 sera bien pire. Rentré en Allemagne début juin pour y être reconstitué sur Fw 190 A-8 sous les ordres d'un nouveau *Kommandeur*, le *Major* Wolfgang Späte, il est envoyé de toute urgence avec ses 63 appareils flambant neufs à Baranavichy (Biélorussie) le 27 juin, avant de s'installer à Lublin (Pologne) le 3 juillet. Il sera replié le 23 juillet, après avoir perdu 41 avions (dont 23 à l'ennemi) et plus de la moitié de ses pilotes, tués, disparus ou grièvement blessés. Remis en état une seconde fois, le IV./JG 54 subira une nouvelle débâcle lors de l'opération d'Arnhem en septembre.

Dans le Nord, la tournure des événements n'est guère meilleure. Malgré des succès parfois fracassants (le 30 juin, le 3./JG 54 revendique 17 victoires, dont 7 attribuées au *Feldwebel* Ulrich Wernitz [6] et 4 à Otto Kittel – ses 165 à 168e) et des pertes relativement modérées, les malheureux Focke-Wulf se battent à un contre six.

SITUATION DES UNITÉS SUR FW 190 A
FRONT DE L'EST - 26 JUIN 1944

LUFTFLOTTE 1			
Stab/JG 54	Maj A. Mader	2 A-4/A-5	Dorpat (Tartu, Estonie)
1./JG 54	Lt J. Heinzeller	8 A-4 à A-6	Turku (Finlande)
Stab, 2. et 3./JG 54	Hpt H. Ademeit	22 A-4 à A-6	Reval-Laksberg (Tallinn, Estonie)
II./JG 54	Hpt E. Rudorffer	24 A-4 à A-6	Immola (Finlande)
LUFTFLOTTE 6			
Stabsstaffel JG 51	Hpt E. Thiel	12 A-5/A-6	Orcha (Biélorussie)
III./JG 11	Hpt H-G. v. Fassong	? A-8	Dokodowo (Pologne)

▶ Le A-6 (WNr. 550528) du *Major* Erich Rudorffer, *Kommandeur* II./JG 54, à Immola fin juin 1944 ; il s'agit de l'ancienne machine que pilotait le *Kommandeur* du I./JG 54, le *Hauptmann* Horst Ademeit. On distingue un « 1 » (rouge ou noir) à l'intérieur du chevron. (SU-kuva)

[3] Le *Geschwaderstab* a été rééquipé en Bf 109 G-6 en mai 1944.

[4] Abattu en territoire allemand, il parviendra à rejoindre ses lignes ; crédité de 6 victoires.

[5] Tué par sa propre *Flak* le 27 septembre 1944, après avoir remporté 31 victoires.

[6] Futur récipiendaire de la *Ritterkreuz* (29.10.44) et vainqueur de 101 combats aériens, il finira la guerre comme *Leutnant* et *Staka* 3./JG 54.

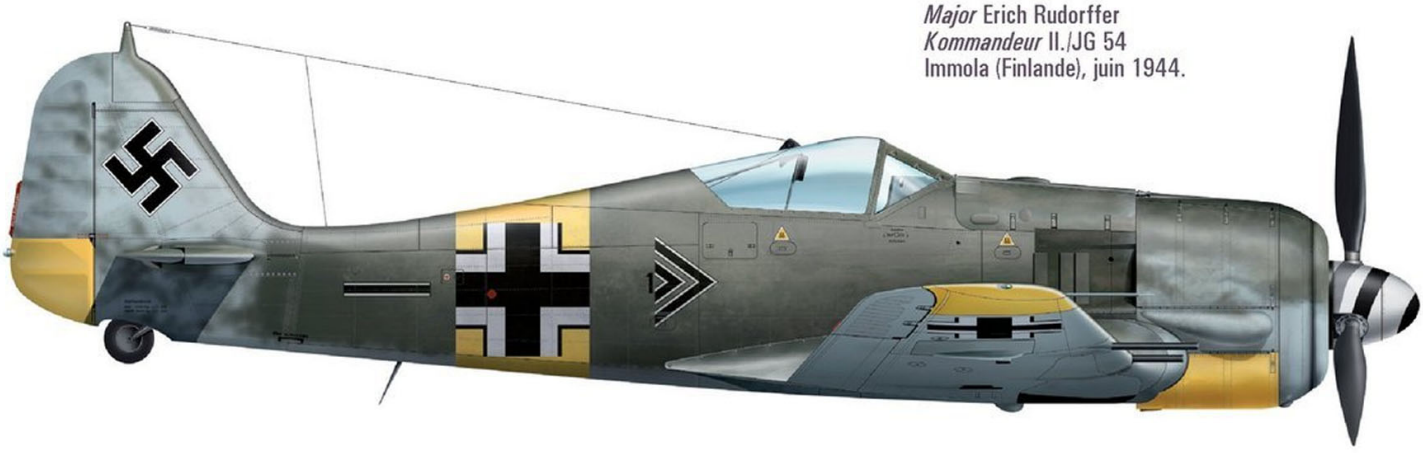
JUIN – JUILLET 1944 COMBATS EN CARÉLIE

Le mois de juin 1944 est décidément plein d'imprévus pour la Luftwaffe. Les Soviétiques ont décidé d'en finir une fois pour toutes avec ces maudits Finlandais qui leur tiennent tête depuis la campagne d'hiver de 1939. Le 9 juin, soit près de deux semaines avant « Bagration », ils donnent l'assaut à leurs positions dans l'isthme de Carélie. Tout naturellement, ceux-ci appellent au secours leurs alliés de circonstance.

Le 16 juin arrive à la rescousse un groupement tactique baptisé *Gefechtsverband Kuhlmey*, du nom de l'*Oberstleutnant* Kurt Kuhlmey, *Kommodore* SG 3 ; cette « unité de combat » se compose, notamment,

FOCKE-WULF FW 190 A-6 (WNR. 550528)

Major Erich Rudorffer
Kommandeur II./JG 54
Immola (Finlande), juin 1944.



des *Stab,* 4. et 5./JG 54, sous les ordres d'Erich Rudorffer. Parallèlement, la 1./JG 54 est détachée à Turku pour protéger l'entrée du golfe de Botnie.
Le 19 juin, premier jour de son engagement, le II./JG 54 revendique 24 victoires, mais perd deux pilotes, tous deux abattus par la DCA finlandaise, dont le *Feldwebel* Helmut Grollmus (†) ; titulaire de 75 victoires, il recevra la *Ritterkreuz* et sera promu officier à titre posthume.
Le 21 juin, la 4. *Staffel* perd son *Staka*, l'*Oberleutnant* Herbert Aloé, porté disparu au terme d'un combat avec des Yak-9 (il comptait 34 victoires).
Le 20 juin, la principale ville de Carélie, Viipuri (Vyborg), tombe entre les mains des Soviétiques. Toutefois, les Finlandais se ressaisissent et, dans les jours suivants, tiennent l'Armée rouge en échec. Celle-ci se heurte à un os à Tali, perdant 65 000 hommes sans pouvoir percer, grâce, notamment, aux interventions efficaces du groupement Kuhlmey. Mais elle veut en finir au plus vite, avant de passer au plat de résistance.
Le 2 juillet, les VVS bombardent pour la première fois la base d'Immola, y détruisant trois Fw 190 A et en endommageant une quinzaine d'autres à divers degrés. Le 6 juillet, le II./JG 54 peut néanmoins aligner 25 machines.
La situation devient de jour en jour plus difficile pour les défenseurs débordés de toute part. Craignant son anéantissement, la *Luftflotte* 5 décide de replier la *Gefechtsverband* au sud de Leningrad le 21 juillet. Pas moins de 124 victoires aériennes sont homologuées au II./JG 54 en 174 sorties (hum !).
La fin est proche pour la Finlande et, le 4 septembre, elle déposera les armes.

▼ Le « 7 blanc » (WNr. 531056) de la 4./JG 54 en visite à Käkisalmi le 18 juin 1944. Sur cette base stationne le groupe de chasse finlandais HLeLv 26 qui fournit les cartes détaillées de l'isthme de Carélie aux aviateurs allemands. L'*Unteroffizier* Heinz Schlömann sera abattu et tué en combat aérien à bord de cette machine le 1er août 1944. (Collection K. Stenman)

▲ L'*Oberleutnant* Helmut Radkte de la 5./JG 54 se prépare à décoller à bord de son Fw 190 A-6 (« 2 » noir, WNr. 550461) le 2 juillet 1944, quelques instants avant que les bombardiers ennemis ne fassent leur apparition au-dessus d'Immola. Radkte et l'*Oberleutnant* Gerhard Thyben, dont on distingue l'appareil en arrière-plan, seront les deux seuls avions allemands à ne pas être surpris au sol par le raid soviétique. (SA-kuva)

JUILLET – AOÛT 1944 OFFENSIVE EN UKRAINE

Dans l'élan de « Bagration », l'Armée rouge s'empare de Vilnius (capitale de la Lituanie) le 13 juillet et s'apprête à marquer une pause après avoir franchi le Niémen, ancienne frontière naturelle entre la Pologne et l'URSS, et isolé le *Armeegruppe Nord* en ayant atteint la Baltique à Riga (capitale de la Lettonie).

Le 14 juillet, Edwin Thiel, *Staka Stabsstaffel* JG 51, est touché par l'artillerie antiaérienne au cours d'une passe de mitraillage de colonnes blindées près de Kobryn (aujourd'hui en Biélorussie) et se tue en sautant trop bas. Ce titulaire de la *Ritterkreuz* comptait 76 victoires remportées en quelque 300 missions de guerre. Il est remplacé par l'*Oberleutnant* Heinz Busse, qui ne lui survivra guère plus d'un mois.

Les malheurs de la Wehrmacht sont loin d'être finis. Le 15 juillet, le 1er Front d'Ukraine se lance à l'assaut de Lvov (Lviv) : la Luftwaffe va se battre à un contre sept. Ce ne sont pas les 19 victoires revendiquées par le III./JG 11 les 18 et 19 juillet, ni même les 48 créditées aux I., II. et IV./JG 54 le 21 juillet, qui permettront de renverser la vapeur. Comme souvent en pareille circonstance, certains « anonymes » sortent du lot : c'est le cas de l'*Oberleutnant* Sigurd Haala de la 11./JG 54, qui revendique ses victoires n° 34 à 38 ce jour-là ; il sera fait prisonnier le 21 août, après en avoir ajouté 4 de plus.

Fin juillet, Pleskau (Pskov) et Dünaburg (Daugavpils) ont été repris par les Soviétiques. Au cours du mois de juillet, la JG 54 remporte 309 victoires pour la perte de 6 pilotes. Cette réussite, qui n'est pas sans rappeler celle des années précédentes, ne peut pourtant pas longtemps masquer le fait que 50 chasseurs allemands font maintenant face à plus de 3 500 avions frappés de l'étoile rouge. D'autant que la *Grünherz* a laissé sur le carreau pas moins du quart de sa dotation en Fw 190 en l'espace de deux mois. En termes de pilotes, ses pertes sont moins spectaculaires (11 tués et disparus en juillet et août), mais rapportées à ses effectifs, elles demeurent préoccupantes.

On notera, toutefois, que la majorité des *Experten* du front de l'Est sont surtout victimes de la DCA : c'est le cas de Horst Ademeit, abattu par des tirs venus du sol près de Dünaburg le 7 août. Tombé dans les lignes ennemies, son sort reste inconnu, mais probablement peu enviable ; ce titulaire des Feuilles de chêne et de 166 victoires en quelque 600 missions de guerre, qui faisait office de *Kommodore* de la JG 54 [7], sera promu *Major* à titre posthume. Également atteint par la DCA, l'*Oberfeldwebel* Fritz Lüddecke (*Stabsstaffel* JG 51) se tue en tentant un atterrissage forcé le 10 août ; as aux 50 victoires, il recevra la *Ritterkreuz* à titre posthume. La *Stabsstaffel* perd également son *Staka*, l'*Oberleutnant* Heinz Busse, abattu par la chasse russe le 25 août ; il est remplacé par le *Leutnant* Gustav Sturm.

À la mi-août, alors que l'Armée rouge arrive aux faubourgs de Varsovie, elle menace d'encercler l'Estonie et d'y enfermer une grande partie du *Armeegruppe Nord*. Et avec elle, les *Stab* et I./JG 54 basés depuis peu à Jakobstadt (Jékabpils, Lettonie), en soutien à la 18. *Armee*. Le II./JG 54 est muté à Wenden et le IV./JG 54 à Trakehnen, en Prusse-Orientale, en renfort de la *Luftflotte* 6.

Signalons, à titre anecdotique, le passage de chacun des *Gruppen* de la JG 54 à quatre *Staffeln*. Bilan : 16 *Staffeln* au lieu de 12, mais avec 3 qui ne seront formées que deux mois plus tard, 3 qui incorporent un maximum de néophytes et 2 qui intègrent d'anciens pilotes de bombardement (KG 2), certes, au carnet de vol souvent bien rempli, mais qui n'ont aucune expérience du combat aérien – cette expansion reste plus que théorique.

Le 15 août [8], Otto Kittel devient « bicentenaire ».

◥ Un Fw 190 A-6 de la 3./JG 54 probablement à Jakobstadt (Jékabpils, Lettonie) à l'été 1944. (ECPA-D)

▶ Otto Kittel (à droite), de retour d'une mission à Riga le 15 août 1944, au cours de laquelle il a revendiqué un Yak-9 et un Il-2 et obtenu son 200e succès. (Collection de l'auteur)

SEPTEMBRE 1944
SUR LE FRONT DE COURLANDE

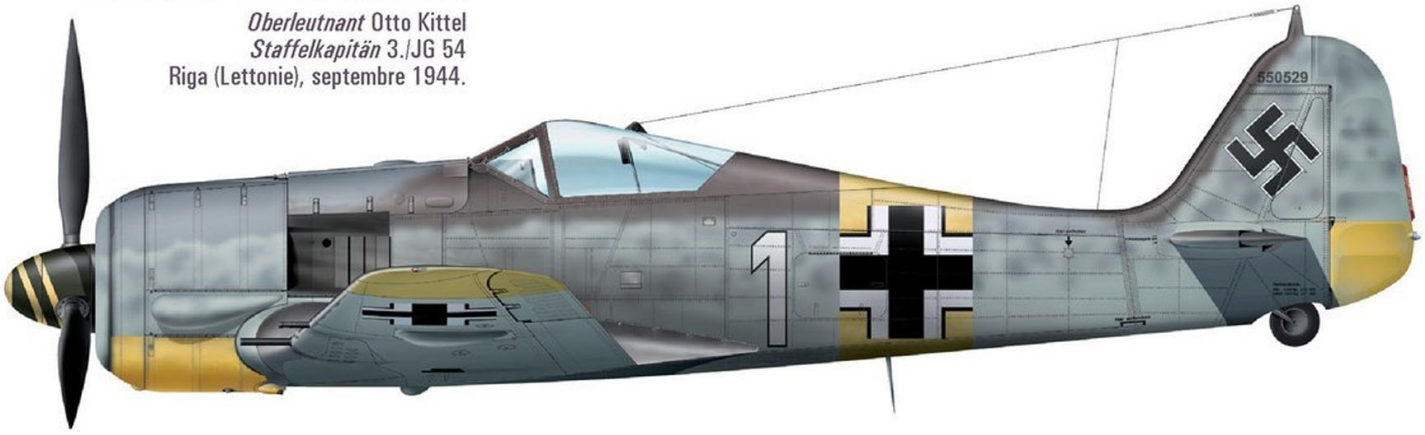
Début septembre, l'Allemagne nazie se retrouve bien isolée face à l'Union soviétique. La Roumanie change de camp le 23 août, la Finlande se déclare hors jeu le 4 septembre, et la Bulgarie prend les armes contre son ancien allié le 11. Seule la Hongrie restera à ses côtés pratiquement jusqu'au bout.

Au moment où la pince va se refermer sur l'Estonie, les 16. et 18. *Armeen* parviennent à s'échapper, et avec elles les *Stab* et I./JG 54, qui s'installent à Riga. Ils y sont rejoints le 22 septembre par le II. *Gruppe*, tandis que le IV. *Gruppe* se balade de Nasielsk (Pologne) à Zichenau (Prusse-Orientale), avant d'être brusquement muté sur le front de l'Ouest le 18 septembre.

L'Armée rouge tourne alors son attention vers la Courlande et renoue avec l'offensive le 14 septembre. Ce premier jour voit de terribles batailles aériennes aux environs de Riga. Le I./JG 54 pourrait se croire revenu à l'été 1941 : il postule pour l'homologation de 57 victoires ! Neuf sont attribuées au *Hauptmann* Franz Eisenach, qui a remplacé Horst Ademeit, lui permettant de franchir la barre des 100, tandis que les *Leutnante* Otto Kittel et Fritz Tegtmeier s'en adjugent six chacun. Le lendemain, ce sont 21 autres avions frappés de l'étoile rouge qui sont envoyés au tapis par le I. *Gruppe*, tandis que le II. *Gruppe* fait juste un peu mieux : 22, dont 4 revendiqués par Gerhard Thyben (*Staka* 15./JG 54), décoré de la *Ritterkreuz* le 30 septembre. Ce même jour, la Croix de Chevalier est également accrochée au cou du *Leutnant* Heinz « Piepl » Wernicke (*Staka* 1./JG 54) après son 112e succès.

[7] Anton Mader a dû être hospitalisé à la suite d'une pneumonie. Il sera remplacé le 1er octobre par le très populaire *Oberst* Dietrich Hrabak.

[8] Certaines sources situent l'événement au 25 août.



Focke-Wulf Fw 190 A-6 (WNr. 550529)
Oberleutnant Otto Kittel
Staffelkapitän 3./JG 54
Riga (Lettonie), septembre 1944.

OCTOBRE – DÉCEMBRE 1944 LA ROUTE DE BERLIN

Le 13 octobre, Riga tombe aux mains des Soviétiques, qui referment la nasse sur les 16. et 18. *Armeen* en Courlande. La JG 54 évacue à temps, le *Stab* et le I. *Gruppe* se retrouvant à Schrunden (Skrunda, Lettonie), et le II. *Gruppe* à Libau (Liepaja) et Cirava, près de la côte de la Baltique. Ils resteront en Courlande jusqu'en mars 1945, et les troupes terrestres résisteront jusqu'au 8 mai 1945 aux nombreuses offensives soviétiques.

Le 16 octobre, le 3e Front de Biélorussie enfonce les défenses allemandes et se rue sur la Prusse-Orientale, premier territoire du *Reich* sous la menace directe de l'Armée rouge. Si ce verrou saute, la route de Berlin est grande ouverte.

Le 1er octobre 1944, un ancien de la JG 54, Dieter Hrabak, revient à la *Grünherz* pour en assurer le commandement ; il est désormais *Oberst* et détenteur des Feuilles de chêne. Le *Kommandeur* du I./JG 54, Franz Eisenach, est récompensé de la *Ritterkreuz* pour ses 107 victoires le 10 octobre, tout comme l'a été quatre jours plus tôt l'*Oberfeldwebel* Helmut Missner, mais à titre posthume ; cet ancien de la 3./JG 54, victime d'une panne d'oxygène avec la 1./Erg.JGr. Ost le 12 septembre 1944, comptait 82 victoires, toutes remportées avec la *Grünherz*.

En attendant, la JG 54 continue à faire mal aux VVS. Lors du deuxième assaut contre la Courlande le 27 octobre, l'escadre est créditée de 40 victoires, dont 7 sont attribuées à l'*Oberleutnant* Otto Kittel (248-254e vic.) ; il est le 5e pilote de la Luftwaffe – et même au monde – à dépasser les 250. Le lendemain, Erich Rudorffer fait encore mieux : 11 victoires, ce qui l'amène au-delà de la barre des 200 (199-209e vic.).

Avec l'arrivée de l'hiver, fin novembre, le front devrait se stabiliser, mais les Soviétiques ne relâchent pas la pression et lancent plusieurs offensives en direction de Budapest et de la Courlande.

Les récompenses semblent pleuvoir sur la JG 54 à cette délicate période de la guerre à l'Est. Le 1er novembre, le *Feldwebel* Ulrich « Pipifax » Wernitz (3./JG 54), qui a souvent été le *Kaczmarek* de Kittel, noue autour de son cou la tant convoitée breloque, en récompense de ses 82 avions soviétiques abattus ; il sera promu officier, *Staka* 3./JG 54 et finira la guerre avec 101 victoires. Le 25 novembre, Otto Kittel voit ses mérites enfin reconnus : pour sa 264e victoire, il est décoré des Glaives ; il est le 30e pilote à recevoir cette distinction, tout en étant l'un des moins gradés, mais celui qui arbore le plus beau palmarès [9].

Le 6 décembre, deux nouvelles *Ritterkreuze* sont décernées à des membres de la JG 54 : *Leutnant* Gerhard Thyben (*Staka* 7. *Staffel*, 116 vic.) et *Leutnant* Ulrich Wöhnert (*Staka* 5. *Staffel*, 86 vic.).

La *Grünherz* maintient un rythme échevelé tout au long du mois de décembre (44 vic. le 14, 56 le 15 et 42 le 21), mais plus les Soviétiques perdent d'avions un jour, plus ils en alignent le lendemain.

Et cette débauche d'énergie a un coût : Heinz Wernicke, *Staka* 1./JG 54, ne survivra pas à une collision en vol avec son ailier le 27 décembre ; il est crédité de 117 victoires.

Le 21 décembre, le *Feldwebel* Hans-Joachim Kroschinski (3./JG 54) fait partie des vainqueurs d'une formation de Pe-2 (il en revendique cinq pour son propre compte) :

« À 08h30, on a décollé sur alerte en raison de l'arrivée de Pe-2. J'ai grimpé à 5 500 m, altitude à laquelle j'ai aperçu les Russes. Il y avait trois vagues de neuf appareils. J'ai attaqué celui qui se trouvait le plus à droite dans la dernière vague. Je l'ai descendu ainsi que quatre autres. Quand le cinquième est tombé, j'ai traversé les remous provoqués par ses hélices et j'ai perdu le contrôle de mon taxi. J'ai ainsi exposé le flanc au Russe qui le suivait. Ce fut suffisant ! Mon avion a pris feu, et ma verrière s'est coincée. Finalement, elle a cédé, et j'ai pu sortir de mon Focke-Wulf désemparé. J'ai attendu un long moment avant d'ouvrir mon parachute. En flottant dans l'air, j'ai constaté que ma botte droite avait disparu et que du sang coulait de ma cheville. Elle avait été démolie par un projectile de 12,7. J'ai atterri dans un arbre et je me suis luxé l'épaule droite. J'ai fini par tomber dans la neige et je suis resté étendu, complètement épuisé. J'ai eu de la chance en tombant près d'un hôpital de campagne. Quelques Allemands sont venus me chercher pour m'y conduire. En raison de la situation générale, j'ai attendu quatre semaines avant qu'un médecin ne vienne voir mes blessures. On m'a transféré dans un hôpital au Schleswig-Holstein, où j'ai pu me remettre. »

Pour Kroschinski, la guerre est finie. Il recevra une promotion au grade d'*Oberfeldwebel* et la *Ritterkreuz* le 17 avril 1945 ; il est crédité de 76 victoires en 360 missions de guerre environ.

Pourtant, malgré l'écrasante supériorité aérienne soviétique, les pertes humaines sur le front de l'Est restent sans commune mesure avec celles que subissent les unités engagées dans la défense du *Reich*. Selon certaines sources [10], au 31 décembre 1944, le palmarès de la *Grünherz* s'établit à 9 141 victoires, ce qui la place en seconde position derrière la JG 52.

JANVIER – FÉVRIER 1945 TENIR LA COURLANDE

Si les pilotes de chasse du front de l'Est échappent au suicide collectif de « Bodenplatte », ils sont engagés dans des combats sans issue face à un ennemi qui les écrase sous le nombre.

Anéantie le 1er janvier à l'Ouest, la JG 6 est repliée quelques jours plus tard à Sorau, en Silésie, pour être engagée sur le front de l'Est. Le 14 janvier, le *Major* Gerhard Barkhorn arrive pour en prendre le commandement. À partir de février, le *Stab* et le II./JG 6 commencent à être transformés sur D-9. Le I./JG 6, avec ses A-8/A-9, rattaché au fameux (autrefois) VIII. *Fliegerkorps*, est utilisé pour des missions d'appui tactique depuis Prague-Ruzyné ; entre le 6 et le 16 avril,

Situation des unités sur Fw 190 A			
Front de l'Est - 10 janvier 1945			
Luftflotte 1			
Stab/JG 54	Obstlt D. Hrabak	1 A-9	Cirava (Lettonie)
1./JG 54	Hpt F. Eisenach	35 A-5 à A-9	Zabeln (Lettonie)
II./JG 54	Hpt E. Rudorffer	44 A-5 à A-9	Libau & Cirava (Lettonie)
Luftflotte 6			
Stabsstaffel JG 51	Lt G. Sturm	20 Bf 109/Fw A-8	?

il revendique néanmoins 10 victoires contre la chasse soviétique, mais perd 3 appareils.

Tandis que la JG 54 ferraille au nord pour protéger les troupes allemandes enfermées dans la poche de Courlande (le *Stab* et le II./ en protection de la 18. *Armee* et le I./ en protection de la 16.), la *Stabsstaffel* JG 51 s'affaire en Prusse-Orientale. Le 25 janvier, Erich Rudorffer reçoit les Glaives pour son 210e avion ennemi abattu. Il a déjà quitté la JG 54 dix jours plus tôt pour devenir *Kommandeur* du II./JG 7 sur Me 262 ; il est remplacé par le *Hauptmann* Herbert Findeisen (*Ritterkreuz*, 42 vic.).

Le 5 février, la *Stabsstaffel* JG 51 abat sept avions soviétiques, dont un constitue la 50e victoire de l'*Oberfeldwebel* Helmut Schönfelder ; il recevra la *Ritterkreuz* le 31 mars, une belle récompense pour cet ancien de la JG 51 qui avait revendiqué son tout premier succès en octobre 1941 ! Le 2 mai, il est descendu par un Spitfire et fait prisonnier ; il comptait 56 victoires en 540 missions de guerre. Le *Leutnant* Wilhelm Hübner, le *Staffelkapitän*, est également décoré de la Croix de Chevalier le 28 février.

Le 14 février, Otto Kittel est abattu, comme l'explique l'*Oberfähnrich* Renner :

« À une altitude de 150 m, nous avons engagé une formation de 14 Il-2 volant en file indienne pour attaquer des cibles au sol. Le *Schwarm* est arrivé par le travers. Positionné à 100 m de l'aile droite de l'*Oberleutnant* Kittel, je l'ai vu attaquer un Il-2 par l'arrière et par-dessous, tandis que derrière nous, deux autres Il-2 grimpaient rapidement en chandelle. Quelques instants plus tard, il y a eu une série d'éclairs autour de l'habitacle, et son taxi a basculé sur la droite en léger piqué. L'aile droite a percuté le sol en premier et a aussitôt pris feu. L'avion a glissé sur environ 200 m jusqu'à l'orée d'un petit bois, où il a été entièrement détruit par le feu. Je n'ai pas vu de parachute. »

Manifestement victime d'un mitrailleur d'Il-2, Kittel s'écrase près de Dzükste (50 km au sud-ouest de Riga) ; il était crédité d'au moins 267 victoires en 583 missions de guerre.

[9] Erich Hartmann n'avait que 239 victoires lors de sa remise des Glaives, Gerhard Barkhorn 250 et Günther Rall 200.

[10] *Jagdgeschwader 54 "Grünherz"* – J. Weal – Osprey Aviation Elite n° 6 – Osprey, Oxford, 2001.

MARS – AVRIL 1945 LA BATAILLE DE BERLIN

Si ce qui reste de la *Grünherz* dispose d'un nombre non négligeable d'avions (74 au 1er mars), il lui manque des pilotes expérimentés et surtout du carburant pour les faire voler. Les missions sont donc confiées aux plus chevronnés et ne sont exécutées qu'avec trois ou quatre appareils à la fois. Une dernière *Ritterkreuz* (*Leutnant* Hugo Broch, 79 vic., 12 mars) et les Feuilles de chêne à Thyben (150 vic., 8 avril) clôturent l'inventaire des récompenses attribuées à la JG 54. Abandonnant les 16. et 18. *Armeen* à leur sort, les pilotes de Hrabak sont rapatriés en Prusse-Orientale début mars.

Le 7 avril, Wilhelm Hübner, *Staka Stabsstaffel* JG 51, est abattu par la DCA soviétique à Neukuhren (Pionerski, oblast de Kaliningrad, ex-Prusse-Orientale) ; il comptait 62 victoires.

Le 16 avril, l'Armée rouge lance l'ultime offensive contre Berlin. La Luftwaffe tente de réagir de toutes ses forces disponibles, ne revendiquant pas moins de 109 victoires le 18 avril. Ce jour-là, la JG 6 est créditée (officieusement, puisque désormais le temps manque pour les homologations officielles) de 23 avions soviétiques détruits pour la perte de 10 des siens.

Le IV./JG 51 de l'*Oberleutnant* Günther Josten reçoit l'ordre de gagner Garz (île d'Usdom) pour recevoir des Fw 190 A-8/A-9 et quelques D-9. Le 15 avril, il rallie Eggersdorf, près de Graz (Autriche).

Il devient en plus difficile, désormais, de distinguer le front de l'Est du front de l'Ouest, d'autant que les P-51 viennent régulièrement s'amuser au-dessus de Prague et que les Yak-9 s'aventurent souvent sur les terrains de chasse de l'USAAF. Ainsi, le *Feldwebel* Oskar Bösch, appartenant au IV.(*Sturm*)/JG 3, basé à Prenzlau, dans le Brandebourg (non loin de Stettin, Pologne), doit en découdre avec les VVS le 24 avril :

« Je venais juste de me poser à Prenzlau après avoir escorté deux Bf 109 G-8 en mission de reconnaissance photo quand j'ai aperçu des Il-2 soviétiques se dirigeant vers notre terrain. Sans attendre les ordres, j'ai redécollé avec mes camarades pour les intercepter. Quelques minutes plus tard, nous avons été attaqués par leur escorte. L'affaire semblait mal engagée. J'ai eu le temps de gagner les nuages en traversant la formation de Yak. J'avais le sentiment que j'étais en train de jouer avec ma vie. Les chasseurs soviétiques étaient partout, mais, profitant d'un moment propice, j'ai décidé de plonger sur un groupe d'Il-2 ; je n'ai pas pu passer inaperçu très longtemps et j'ai dû rapidement jouer à cache-cache dans les nuages.

« Au moment où je me suis rendu compte que je m'égarais trop à l'est, le contrôle au sol m'a donné l'ordre de revenir à Prenzlau. En revenant à ma base, j'ai été attaqué frontalement par un Yak-9 d'une formation de quatre. J'ai ouvert le feu… Quelques secondes plus tard, ce fut la collision ! Je ne saurai jamais comment j'ai pu me retrouver suspendu à mon parachute. J'ai atterri en plein dans les lignes soviétiques, entouré par des centaines de soldats. Les armes qu'ils pointaient sur moi et leur regard plein de haine m'ont fait imaginer que ma dernière heure était venue. Par chance, un commissaire politique est arrivé pour me poser des questions. »

MAI 1945 C'EST LA CHUTE FINALE

Dans les derniers jours de la guerre, les pilotes de la JG 54 qui le peuvent rejoignent Flensburg (Schleswig-Holstein), dans la zone d'occupation dévolue aux Britanniques. Gerhard Thyben, transportant son mécano comme passager, s'offre néanmoins le plaisir de refermer la longe liste des victoires de la *Grünherz* en descendant un Pe-2 de reconnaissance au matin du 8 mai – sa 157e personnelle et la quelque 9 500e de son escadre depuis le 1er septembre 1939 – et, sans nul doute, l'ultime victoire du Focke-Wulf Fw 190.

Fin avril, le I./JG 6, équipé de 56 Fw 190 A-8/A-9, gagne Liberec (Tchécoslovaquie), où il attendra la fin des hostilités.

Après la mort de Hübner, la *Stabsstaffel* JG 51 est reprise par l'*Oberleutnant* Anton Lindner, qui conserve parallèlement le commandement de la 15./JG 51. Le 2 mai, tout ce petit monde se retrouve à Flensburg.

Le 8 mai, la guerre en Europe est terminée. ■

▲ Retour à Löbnitz pour l'*Oberleutnant* Heinz-Dieter Gramberg dans son Fw 190 A-8/R2 de la 8.(*Sturm*)/JG 300 en décembre 1944. Le réservoir est toujours attaché, et l'appareil porte une large bande rouge autour du fuselage arrière. Ancien pilote d'Arado Ar 196 en Méditerranée, Gramberg est affecté à la 8.(*Sturm*)/JG 300 à la fin de l'année 1944. Il devient *Staka* 5.(*Sturm*)/JG 300 à la mi-janvier 1945, remporte deux victoires, puis est tué en combat aérien le 24 janvier. Il est possible qu'il ait été crédité d'une ou deux victoires aériennes à l'époque où il appartenait au BFr. 196. (E-N Archives)

1944 – 1945
La défense du Reich

« Nous étions en train de nous faire tailler en pièces par des experts, et je voyais nos Focke-Wulf tomber les uns après les autres. »

Unteroffizier Fritz Buchholz, 5./JG 6, 25 août 1944.

L'agonie

A la fin de l'année 1943, le Haut commandement allemand prend enfin conscience de l'importance que revêt désormais la défense aérienne du *Reich*. Si les récents succès de la chasse allemande contre les bombardiers américains ne l'incitent guère à la renforcer, certains officiers supérieurs sont beaucoup plus perspicaces quant à l'avenir qui les attend, tel le *Generalleutnant* Josef Schmid, alors commandant du I. *Jagdkorps*. Il exprime son point de vue lors d'une réunion tenue avec les commandants des 1., 2. et 3. *Jagddivisionen* et du *General der Jagdflieger*, Adolf Galland, le 25 janvier 1944 : « Les effectifs des forces américaines en Grande-Bretagne ont augmenté. Il faut s'attendre à ce que l'offensive américaine contre le *Reich* s'amplifie dans les semaines et les mois à venir et que les escortes de chasse américaines deviennent plus nombreuses que maintenant. L'autonomie estimée des Thunderbolt [jusqu'à Brunswick] utilisés pour l'escorte n'a pas encore été confirmée. D'un autre côté, nous savons que les chasseurs Lightning, équipés de réservoirs supplémentaires, sont capables de fournir un écran protecteur jusqu'au centre de l'Allemagne. Il est très important que nos unités de chasse à haute altitude amènent les Lightning à engager le combat pour les obliger à larguer leurs réservoirs auxiliaires. S'ils y sont contraints, ils n'auront d'autre alternative que de rompre le combat et de retourner à leurs bases avant de tomber en panne d'essence. Il semble peu probable que les chasseurs américains soient actuellement capables d'atteindre Berlin. »

« Beppo » Schmid ignore alors que le P-51B Mustang vient juste d'entrer dans la danse et que son apparition va changer toute la donne au-dessus du *Reich*.

Pour l'heure, l'*Oberkommando der Luftwaffe* (OKL) se contente de réorganiser la chasse à l'Ouest. La première mesure est d'élever le *Luftwaffenbefehlshaber Mitte* au rang de flotte aérienne, de manière à le mettre sur un pied d'égalité avec les autres *Luftflotten*. C'est ainsi qu'est créée la *Luftflotte Reich*, officiellement en date du 9 février. Cette dernière regroupera les échelons intermédiaires chargés de la défense de l'Allemagne et des Pays-Bas ; au moment de sa création, seules les 2. et 3. *Jagddivisionen* aligneront des unités équipées en Fw 190. En qui concerne la défense « avancée », elle est assurée par deux autres flottes aériennes : la *Luftflotte* 3, qui chapeaute notamment les JG 2 et JG 26 étalées de la Bretagne à la Belgique, et la *Luftflotte* 5, qui présente la particularité de se battre sur les deux fronts à la fois ; la principale escadre de chasse sous ses ordres est la JG 5, dont un *Gruppe* de Fw 190 fait face à l'ouest sous l'égide du *Jafü Norwegen*.

Cette « fighter belt » (ceinture de chasse), comme l'appellent les Alliés, doit répondre, non seulement aux raids de la *Eighth Air Force*, parce qu'elle est installée aux premières loges, mais aussi à ceux de la RAF et de la *Ninth Air Force,* qui s'en prennent à des cibles situées à faible distance des côtes.

Situation des unités sur Fw 190 A

Front de l'Ouest - 1er janvier 1944

Luftwaffenbefehlshaber Mitte	GenObst H. Weise		Berlin-Wannsee
2. *Jagddivision*	Obst M-J. Ibel		Stade
I./JG 11	Hpt R. Hermichen	19 A-4 à A-6	Husum
3. *Jagddivision*	Obst W. Grabmann		Deelen
Stab/JG 1	Obst W. Oesau	4 A-6	Deelen
I./JG 1	Hpt E. Schnoor	29 A-4 à A-7	Dortmund-Brakel
II./JG 1	Hpt W. Hoeckner	18 A-4/A-6 /A-7	Rheine
Sturmstaffel 1	Maj H-G. v. Kornatzki	14 A-6	Achmer
30. *Jagddivision*	Obst H. Herrmann		Berlin
Stab/JG 300	Maj K. Kettner	3 A-6	Deelen
II./JG 300	Maj K. Peters	4 A-6/A-7	Rheine
II./JG 302	Hpt W. Fulda	2 A-7	Ludwigslust
Jagd-Abschnitt Führer Dänemark	Obst J. Falck		Grove
10./JG 11	Hpt S. Simsch	11 A-4 à A-6	Ålborg-West
Luftflotte 3	GenFM H. Sperrle		Paris
4. *Jagddivision*	Obst K. Vieck		Metz
Stab/JG 26	Maj J. Priller	4 A-4 à A-6	Lille-Nord
I./JG 26	Hpt K. Borris	19 A-4 à A-6	Florennes
4./JG 26	Hpt W. Neu	19 A-4 à A-6	Lille-Nord
II./JG 26	Maj W. Gäth	32 A-5/A-6	Épinoy/Grévillers
5. *Jagddivision*	GenMaj J-F. Huth		Jouy-en-Josas
Stab/JG 2	Maj E. Mayer	5 A-6	Cormeilles-en-Vexin
I./JG 2	Hpt E. Hohagen	27 A-4 à A-6	Conches-en-Ouche
		12 Bf 109	
III./JG 2	Hpt B. Stolle	33 A-4/A-5 (1)	Cormeilles-en-Vexin
Fliegerführer Atlantik	GenLt U. Kessler		Angers
1./SAGr. 128	Hpt H-J. Ramm	7 A-5	Brest-Süd
Jafü Bretagne	Obstlt Dr. E. Mix		Rennes
12./JG 2	Hptm H. Huppertz	? A-4/A-5	Gaël
Jafü Südfrankreich	Obst F. Vollbracht		Aix-en-Provence
Jagdgruppe Süd	Hpt E. Braune	59 Bf 109	(2)
		3 A-3/A-4	
Jagdgruppe Ost	Hpt V. Bauer	40 Bf 109	(3)
		27 A-2 à A-5	
Jagdgruppe West	Maj G. Michalek	44 Bf 109	(4)
		47 A-2 à A-6	
Luftflotte 5	GenLt J. Kammhuber		Oslo
Jafü Norwegen	Maj G. Schöpfel		Stavanger-Forus
IV./JG 5	Hpt H. Kriegel	15 Bf 109	(5)
		18 A-2 à A-4	

(1) Y compris les avions de la 12./JG 2.
(2) 1./- à Orange-Caritat, 2./- à Avignon-Pujaut, 3/- à Nîmes-Courbessac et 4./- à Marignane.
(3) 1./- à Biarritz, 2./- à La Rochelle-Laleu, 3./- à Bergerac et 4./- à Saint-Jean-d'Angély.
(4) 1./- à Tarbes-Ossun, 2/- à Biarritz, 3/- à Landes-de-Bussac et 4./- à Corme-Écluse.
(5) *Stab* à Trondheim-Lade, 10./- à Gossen, 11./- à Stavanger-Søla et 12/- à Herdla.

▲ Deux Fw 190 A-7 de la *Sturmstaffel* 1 se préparent pour une mission à Salzwedel en mars 1944. Cette unité est l'une des toutes premières à adopter des marques d'identification qui seront par la suite connues sous le nom de « bandes de la défense du *Reich* » (*Reichsverteidigung*) et étendues à tous les groupes engagés à l'Ouest. (Collection E. Mombeek, www.luftwaffe.be)

Première partie
1er janvier – 5 juin 1944

JANVIER 1944
LES *RAMMJÄGER* DANS LA TOURMENTE

Le mauvais temps qui sévit au début de la nouvelle année ralentit le rythme des opérations. Toutefois, profitant d'une courte fenêtre d'accalmie, la *Eighth Air Force* refait son apparition le 11 janvier : 663 bombardiers, dont une partie sera escortée de bout en bout par les P-51B du 354th *Fighter Group*, s'enfoncent profondément en territoire hostile sur quatre objectifs, parmi lesquels Oschersleben.

Une nouvelle unité de la Luftwaffe est lancée dans la grande bagarre, il s'agit de la *Sturmstaffel* 1 du *Major* Hans-Günther von Kornatzki.

Comme on l'a vu dans le Chapitre VIII, celui-ci a obtenu l'accord de Galland pour former une escadrille particulière, équipée de chasseurs portant un armement lourd et un blindage adéquat, formée de pilotes volontaires et hautement entraînés, qui attaquerait les bombardiers en masse et à bout portant jusqu'à un éventuel abordage. Les choses ne traînent pas, et, dès le début du mois d'octobre, les premiers volontaires sont recrutés. Kornatzki, qui fait passer lui-même « l'entretien d'embauche », explique aux postulants qu'il ne s'agit pas, à proprement parler, de missions suicides, que l'abordage ne doit être réalisé qu'en dernier ressort et que personne n'attend des pilotes qu'ils sacrifient leurs vies. Néanmoins, chaque volontaire est tenu de signer un formulaire d'engagement portant la mention : « J'assume volontairement cette mission et m'engage à appliquer cette tactique. Je n'atterrirai pas sans avoir abattu un adversaire. Si je venais à manquer à ce serment, je me présenterais de moi-même devant un conseil de guerre ou serais renvoyé de l'escadrille. »

Sturmstaffel, ou escadrille d'assaut, est un terme copié sur celui de *Sturmtruppen* (troupes d'assaut), conférant à l'unité un statut de formation d'élite. Kornatzki se réfère volontiers à l'appellation de *Rammjäger* (du verbe *rammen*, éperonner). Pendant leur entraînement, les pilotes mettent au point une tactique létale : une attaque de la *Sturmstaffel* par l'arrière de la formation américaine, tandis qu'un groupe de chasse associé (I./JG 1 puis IV./JG 3) effectue une passe frontale.

Déclarée opérationnelle début janvier 1944, la *Sturmstaffel* 1 gagne Dortmund, en plein cœur de la Ruhr. Après quelques sorties infructueuses, l'escadrille enregistre son premier succès en ce 11 janvier, lorsque l'*Oberleutnant* Othmar Zehart [1] abat un B-17 : « Je me suis juste glissé derrière la formation des *Viermots*, c'est tout », expliquera-t-il avec une grande simplicité. Deux autres B-17 sont crédités aux *Rammjäger* sans la moindre perte.

Bien évidemment, il n'y a pas que les hommes de Kornatzki à monter au combat, et, parmi les unités qui prennent contact avec l'ennemi, on trouve le III./JG 11 – un groupe commandé par un grand as du front de l'Est, le *Hauptmann* Anton Hackl, et qui a amorcé sa transformation sur Fw 190 à Oldenbug au mois de décembre 1943 ; Hackl va revendiquer ses 132e et 133e victoires.

En raison de ces résultats « encourageants », les *Rammjäger* feront des émules. Or, quels que soient le courage et la réussite d'une poignée de volontaires motivés, il s'agit bien d'une tentative désespérée de redresser une situation qui est en train d'échapper à l'aviation allemande.

Décollage des A-7 de la *Stabsschwarm* du III./JG 11 depuis Oldenburg en avril 1944. À l'extrême gauche, le « chevron-triangle » du *Kommandeur*, le *Major* Anton Hackl, également reconnaissable à sa queue blanche destinée à faciliter son identification lors du regroupement après la première passe. Au milieu, le « chevron-O » du *Technischer Offizier* et, à droite, le « chevron-2 », probablement le *Kaczmarek* du « patron ». Ils sont tous équipés d'un réservoir ventral de 300 litres.

JANVIER 1944 AVEC CEUX DE LA *WILDE SAU*

Comme on l'a vu dans un chapitre précédent, avec la *Wilde Sau*, la Luftwaffe a testé un autre expédient. Parmi les téméraires qui bravent les dangers de la nuit et leur propre *Flak* pour courir sus aux bombardiers de la RAF, un nom émerge : celui de l'*Oberfeldwebel* Kurt Welter. Affecté à la 5./JG 301, puis transféré à la 5./JG 302, il remporte ses 9e et 10e victoires le 6 janvier (deux quadrimoteurs). Un de ses anciens équipiers, le *Leutnant* Kurt Lamm, évoque ces missions si particulières dévolues aux *Herrmannflieger* [2] :

« Seuls des pilotes de grande expérience étaient capables de remporter des succès à bord de chasseurs de nuit monomoteurs, comme on s'en est aperçu au fil des mois. Ils devaient assurer le pilotage, la navigation, les calculs, la lecture des cadrans phosphorescents et des horloges numériques, et décoder les informations souvent déformées et brouillées qui leur arrivaient par radio – et cela sans aucune aide ! En outre, ils devaient également interpréter les fusées éclairantes et les mouvements oscillatoires des projecteurs, puis combattre les bombardiers en évitant d'être leurrés par les faisceaux lumineux qui les aveuglaient et, pour finir, trouver un aérodrome éclairé et s'y poser avec leurs dernières gouttes de carburant. Ils repoussaient toujours plus loin les limites de ce qu'un corps et un cerveau humains peuvent encaisser. »

Le 1er janvier est créée une nouvelle unité de chasse de nuit, baptisée NJGr. 10 et placée sous les ordres d'un expert en la matière, le *Major* Rudolf Schönert. Basée à Werneuchen, elle reçoit un équipement mixte de Ju 88 C, Bf 110 G, Bf 109 G et Fw 190 A-5/A-6 et A-8. Si le NJGr. 10 revendique ses deux premières victoires dans la nuit du 19 au 20 février, Schönert pilotait vraisemblablement un Bf 110, tandis que le *Hauptmann* Friedrich-Karl « Nasen » Müller, commandant la 1. *Staffel*, devait être à bord d'un Fw 190 A-6 – le Lancaster descendu cette nuit-là constitue sa 20e victime.

[2] *Nachtjagd – The Night Fighters vs Bomber War over the Third Reich* – T. Boiten – Crowood, Ramsbury, 1997.

[3] Abattu pendant la Bataille d'Angleterre, Heinz Bär répondra à Göring qui lui demandait à quoi il avait pensé en barbotant dans l'eau : « À votre discours, *Herr Reichsmarschall*, quand vous nous avez dit que l'Angleterre n'était plus une île. »

[4] Pour en savoir davantage, nous incitons le lecteur à se reporter à notre hors-série n° 18 (juillet 2014) consacré aux B-17 de la *Eighth Air Force*.

[5] Il n'y a pas que des pilotes, les bimoteurs étant biplaces.

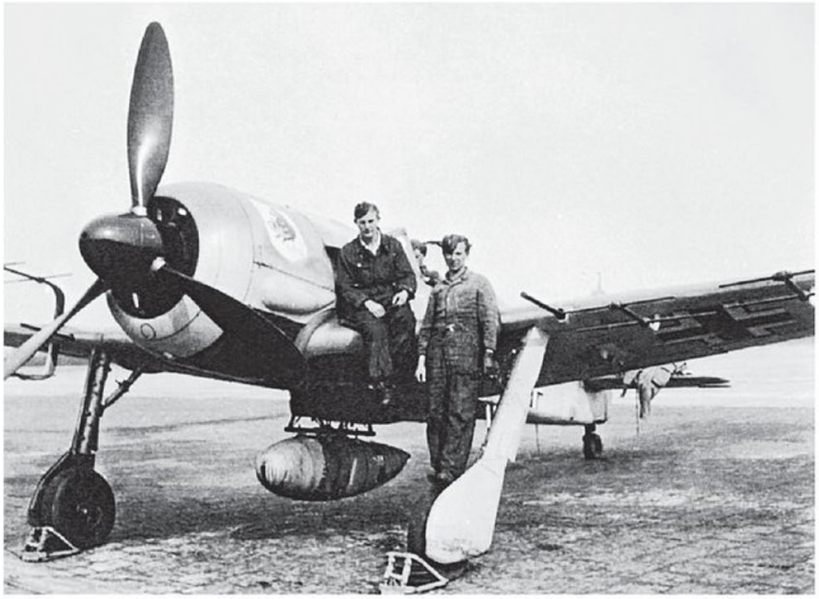
FÉVRIER 1944 LA « BIG WEEK »

Le 5 février, le *Major* Egon Mayer, *Kommodore* JG 2, devient le premier pilote du front de l'Ouest à atteindre les 100 victoires – toutes remportées sur ce théâtre d'opérations si exigeant.

Le 10 février, un homme, revenu du purgatoire, revendique sa 180e victoire. Il s'agit du *Major* Oskar-Heinrich, dit Heinz, Bär. Son franc-parler, son mépris pour sa haute hiérarchie qu'il jugeait incompétente et sa répugnance envers l'autoritarisme de certains de ses supérieurs lui avaient mis bien des gens à dos, à commencer par Hermann Göring [3] . Très rancunier, ce dernier lui avait refusé les Diamants après sa 149e victoire, puis avait profité d'une altercation entre Bär

Le *Leutnant* Kurt Welter terminera la guerre avec 63 victoires, dont 56 remportées de nuit. Il décroche la *Ritterkreuz* en octobre 1944 et les Feuilles de chêne le 9 mars 1945. Il revendique 33 Mosquito, le reste de ses victimes étant composé de P-51 et de quadrimoteurs. On le voit ici poser derrière l'empennage de son Fw 190 A-5/R11 de la 5./JG 301, qui arbore 14 marques de victoire (vers mars 1944). Le palmarès de Welter est en grande partie inconnu et incomplet, en particulier pour ses dernières victoires ; celui compilé par certaines sources est totalement faux. (E-N Archives)

et le *Kommodore* de la JG 77, Johannes Steinhoff, pour le transférer à l'*Erganzüngs-Jagdgruppe Süd* en septembre 1943 pour « insubordination et lâcheté devant l'ennemi ». Fin 1943, Walter Oesau, *Kommodore* de la JG 1, avait intercédé auprès de Göring pour le faire revenir en première ligne. En ces temps troublés, comment la Luftwaffe pouvait-elle se passer d'un as aux 179 victoires qui, par ailleurs, avait largement prouvé ses compétences de meneur d'hommes et de fin tacticien ? Göring avait accepté à la condition expresse que Bär ne soit que simple pilote. Celui-ci est réintégré à une unité combattante le 20 décembre : la 11./JG 11… dont il est prévu la dissolution. Il est alors muté à la 6./JG 1 un mois plus tard. Dans les faits, ce « simple pilote » mènera souvent le II./JG 1 au combat, jusqu'à ce qu'il en prenne le commandement, officiellement, le 20 mars 1944.



▶ Le Fw 190 A-8 (« 9 blanc ») du *Feldwebel* Günther Migge, appartenant à la 1./NJGr. 10. Avec son radar FuG 217, dont on aperçoit les antennes sur les ailes, le Fw 190 A-8 est le premier chasseur monoplace tout temps du monde. Sous la tête de sanglier, qui orne le capot de son appareil, Migge a fait peindre l'inscription KOGNAKPUMPE, qui se passe de traduction ! (E-N Archives)

Le 20 février, les affaires sérieuses reprennent. Cette fois, la *Eighth Air Force* a bien l'intention de briser les reins de la Luftwaffe par une série de raids qui passeront à la postérité sous le nom de « Big Week » [4]. Pendant cette semaine, qui s'avérera décisive, la *Wilde Sau* est priée de faire des « heures supplémentaires » de jour.

Cette journée-là, en dépit d'une météo capricieuse, les Américains envoient plus de 1 000 bombardiers, en trois vagues distinctes, escortés, notamment, par deux *Fighter Groups* sur P-51B. L'un des premiers intervenants, le I./JG 11, passe à l'attaque au sud de Hanovre, permettant au *Hauptmann* Rolf Hermichen de revendiquer quatre B-24 (n° 50 à 53). Toutefois, la réaction de la chasse allemande dans son ensemble s'est avérée tardive et quelque peu désorganisée, moins de 400 contacts ayant été enregistrés, soit moitié moins que ce à quoi les Alliés s'attendaient. De ce fait, les pertes américaines sont des plus modérées (26 bombardiers et 6 chasseurs abattus ou rayés des contrôles au retour), tandis que celles de la Luftwaffe s'élèvent à 79 avions et 51 aviateurs [5] tués ou disparus.

La *Eighth* remet le couvert le lendemain, 21 février. Mais la météo remet aussi le… couvert. Les nuages masquent les objectifs et pénalisent tout autant les assaillants que les défenseurs. La Luftwaffe n'effectue que 331 sorties, et la plupart des chasseurs sont tenus en respect par l'escorte. L'USAAF perd 23 bombardiers et 5 chasseurs, les défenseurs 38 appareils et 27 aviateurs.

FOCKE-WULF FW 190 A-6

Hauptmann Anton Hackl
Kommandeur III./JG 1
Oldenburg, mars 1944.

FOCKE-WULF FW 190 A-8/R11 (WNr. 29210)

Feldwebel Günther Migge
1./NJG 10
Werneuchen, printemps 1944.

Heinz « Pritzl » Bär revendique ses 182e à 184e victoires : deux B-17 et un P-51. Bien qu'il soit souvent mentionné comme *Staka* 6./JG 1, il n'en est rien : le poste a été confié à un autre *alterer Hase*, l'*Oberleutnant* Georg-Peter « Schorch » Eder, alors titulaire de 33 victoires. Le II./JG 300, premier *Gruppe* de la *Wilde Sau* à opérer de jour, reçoit la confirmation de deux victoires et la *Sturmstaffel* 1 de quatre B-17 (dont un HSS) ; cette dernière unité perd deux pilotes à bord de leur A-7 flambant neufs. Bien que cette version se distingue de la précédente par ses mitrailleuses MG 131 de capot, elle n'apporte aucune amélioration dans la mesure où ces armes sont habituellement déposées.

Le 22 février, le temps pourri qui règne sur le sud de l'Angleterre plonge la mission n° 230 de la 8th AF dans une profonde confusion. Le nouveau grand « show » qui devait rassembler quelque 800 bombardiers et une escorte considérable se limite à un raid de 289 B-17 se dirigeant vers Oschersleben, Halberstadt et Bernburg. La Luftwaffe ne pouvait pas espérer mieux, quoique... Si elle est responsable de la destruction directe ou indirecte de 44 quadrimoteurs (15,2 %) et de 11 chasseurs américains, elle n'en laisse pas moins 54 avions et 25 tués et disparus dans l'affaire. L'*Oberfeldwebel* Adolf Glunz, qui, en dépit de son grade subalterne, occupe le poste de *Staka* 5./JG 26, revendique ses 55e à 58e victoires (un P-47 et trois B-17, dont un HSS).

Après un jour de repos forcé à cause des conditions atmosphériques, le « grand cirque » reprend le 24 février. La *Eighth Air Force* veut exorciser ses vieux démons : l'objectif principal sera Schweinfurt. Les plus malmenés sont les B-24 de la *2nd Air Division* qui ciblent Gotha ; plus lents que les B-17, volant aussi moins haut, ils sont une proie facile pour les Fw 190, en particulier ceux de la JG 1, qui en revendiquent 11 (Walter Oesau réclamant un B-17, sa 113e victoire) pour la perte de 10 appareils et 5 pilotes tués. Plus globalement, les deux camps subissent environ 11 % de pertes chacun, ce qui, dans cette guerre d'usure, constitue une nouvelle victoire pour les Alliés.

Le 25 février marque le dernier jour de la « Grande semaine » ; 738 bombardiers, solidement encadrés par dix-sept *Fighter Groups*, déversent leur cargaison de mort sur les usines Messerschmitt à Ratisbonne et Augsburg, ainsi que sur une usine de roulements à billes à Stuttgart. La *Eighth* bénéficie de plusieurs diversions : un groupe de B-24 venu d'Afrique du Nord brouille les radars allemands en faisant croire à une attaque de grande envergure ; la JG 11, tenue au sol en attendant la tournure des événements, ne pourra pas intervenir contre le véritable raid, et les *Medium* des *Ninth* et *2nd Tactical Air Forces*, qui s'en prennent à ces cibles en France et aux Pays-Bas, mobilisent les III./JG 2 et I./JG 26 ; enfin, le raid de la *Fifteenth Air Force*, venue d'Italie, perturbe un peu plus le travail des contrôleurs allemands. En revanche, la JG 1 se montre très active. Walter Oesau augmente son total de deux unités et Heinz Bär de quatre en deux sorties. Les pertes américaines restent supportables : 34 quadrimoteurs et 5 chasseurs ; celles de la Luftwaffe aussi : 24 avions et 4 tués. Signalons au passage les deux B-26 abattus par « Sepp » Wurmheller, *Staka* 9./JG 2 (87e et 88e).

La « Big Week » constitue indéniablement un gros succès pour l'Air Force qui, après un long passage à vide pendant tout le second semestre 1943, vient de regagner la supériorité aérienne au-dessus du *Reich*, qu'elle ne tardera pas à transformer en suprématie incontestable. Albert Speer, ministre de l'Armement, qui vient juste d'être chargé de la production aéronautique, va s'employer à augmenter de manière significative les cadences des avionneurs.

Paradoxalement, bien qu'écrasés sous les bombes et contraints à disperser leurs sites de fabrication, ceux-ci tourneront à un régime jusque-là inégalé jusque vers la fin de l'année, à la grande surprise et au grand dam des Alliés.

Toutefois, malgré ce « miracle de la production », le Focke-Wulf Fw 190 A et le Messerschmitt Bf 109 arrivent au bout de leur potentiel. Leurs concepteurs ont épuisé toutes les ficelles pour les tonifier. Ils sont désormais largement surclassés en combat aérien par le North American P-51, qui déferle en nombre croissant dans le ciel d'Europe occidentale. La Luftwaffe mise tout sur ses *Wunderwaffen* – le Messerschmitt Me 163 et surtout le Me 262 – pour reprendre la main. Toutefois, s'il est un domaine où Speer restera impuissant, c'est celui de la formation. Alors que la qualité des jeunes pilotes américains fraîchement émoulus des écoles de chasse ne cesse de croître, celle de leurs homologues allemands se dégrade de mois en mois. Quant au remplacement des cadres expérimentés, il est désormais impossible.

MARS 1944 OBJECTIF BERLIN

Le mois de mars commence par une triste nouvelle : le très respecté *Kommodore* de la JG 2, le *Major* Egon Mayer, est abattu et tué lors d'une rencontre avec des P-47D du 365th *Fighter Group* près de Montmédy. Le 2 mars, Mayer mène personnellement sa *Stabsschwarm* et le III. *Gruppe* à l'assaut d'une formation de B-17 aux environs de Sedan. Trop concentré sur son attaque, il ne voit pas arriver sur ses six heures un groupe de Thunderbolt environ 1 500 m au-dessus de lui. Bénéficiant à la fois de l'avantage de l'altitude et de l'effet de surprise, les Américains descendent deux Fw 190 dès leur première passe. Ironie du sort ou signe des temps, le 365th *Fighter Group*, un nouveau venu sur ce théâtre, avait été déclaré opérationnel dix jours plus tôt ! Mayer sera promu au grade immédiatement supérieur et décoré des *Schwertern* à titre posthume ; il comptait 102 victoires (dont 26 *Viermots* – ce qui en faisait l'as des as dans cette « discipline ») en 353 missions de guerre. Mayer est le premier des trois *Kommodores* abattus au cours de ce printemps 1944. Il est remplacé par le *Major* Kurt Ubben.

Après sa démonstration de force au cours de la « Big Week », la *Eighth Air Force* tourne son attention vers la capitale du *Reich*. Ce que l'on pourrait prendre comme la volonté d'humilier la Luftwaffe ou comme une entreprise de propagande (bien que ces deux intentions soient probablement sous-jacentes), le bombardement de Berlin s'inscrit en droite ligne de l'opération « Argument », consistant à faire sortir en masse la chasse allemande pour lui briser les reins et éviter un affrontement massif au-dessus des plages du débarquement en Normandie, alors planifié pour mai 1944. Or, quelle autre cible que Berlin pourrait davantage motiver la Luftwaffe à monter au combat en force ?

La première mission (n° 247) du 4 mars sombre dans la plus totale confusion en raison de conditions atmosphériques épouvantables. Les P-38 du 55th *Fighter Group* sont les premiers chasseurs alliés à survoler Berlin, mais quelques B-17 y parviennent aussi. Les Américains perdent 16 B-17 et 28 chasseurs, dont 11 P-51 du 363rd FG au sort demeuré mystérieux [6].

La mission n° 250 lancée le 6 mars est mieux structurée. Elle sera celle « de tous les records » pour la *Eighth* : 504 B-17, 226 B-24, 86 P-38, 615 P-47 et 100 P-51 vont y participer. En face, quelque 800 chasseurs montent au combat. Autre record, 75 quadrimoteurs ne reviendront pas, mais la chasse allemande n'a pas réussi à empêcher les *Viermots* de survoler et bombarder sa capitale ! Et ses pertes sont loin d'être négligeables : 75 avions, 37 tués et disparus.

Une fois encore, la JG 1 est en première ligne : elle revendique 21 victoires ; Heinz Bär ajoute 3 B-17 à son palmarès (-> 195) et Walter Oesau, 2 B-17 (-> 117). La JG 11 se distingue aussi, notamment à travers ses grands as : Hermann Graf (*Kommodore*), 1 B-24 HSS (-> 209), l'*Oberleutnant* Josef Zwernemann [7] (*Staka* 1./JG 11), 2 B-17 (-> 122) et le *Hauptmann* Rolf Hermichen (*Kommandeur* I./JG 11), 2 B-17 et 1 P-47 (-> 56).

La *Sturmstaffel* 1 se montre à la hauteur de sa réputation : avec seulement sept appareils disponibles, elle revendique sept victoires – de loin son plus gros succès. Vers 11h30, ceux-ci décollent de Salzwedel en compagnie de leur escorte, 14 Bf 109 G de la IV./JG 3. Grimpant jusqu'à l'altitude de 8 000 m, ils se placent en bonne position, à une centaine de kilomètres au sud-est de Magdeburg, où ils ont rendez-vous avec d'autres chasseurs, notamment des Bf 110

[6] Cf. *Aéro-Journal* hors-série n° 13, *P-51 Mustang, Master and Commander* (décembre 2012).

[7] Il a fait la majeure partie de sa carrière à l'Est, où il a remporté 117 victoires et a été récompensé de la RK+EL.

[8] E. Mombeek, *op. cit.*

armés de WGr. 21. Ceux-ci attaquent les premiers afin de disloquer la formation des B-17. Puis vient le tour des *Sturmjäger*. À leur première passe, ils descendent deux Fortress, et l'*Unteroffizier* Willi Maximowitz est crédité d'un HSS (sa 2e victoire). Trois autres sont homologués, notamment aux *Oberfeldwebel* Hermann Wahlfeld et *Unteroffizier* Kurt Röhrich – leur troisième succès. Leur unique perte est le *Leutnant* Gerhard Dost qui, après avoir revendiqué sa première victoire, est descendu par des P-51.

Parmi les pilotes allemands mis hors de combat, même si ce n'est que momentanément, figure le *Fahnenjunker-Oberfeldwebel* Karl-Emil Demuth, *Staka* 2./JG 1 ; pilote d'expérience, venu tardivement à la chasse (été 1943), il lui arrive même de mener le *Gruppe* au combat en dépit de son grade de sous-officier. Il raconte lui-même sa mésaventure [8] :

« Après avoir abattu un B-17 lors de ma première passe, j'encadre un second Boeing dans mon collimateur. Il aurait été une proie aisée sans l'intervention de l'escorte. Mon Fw 190 encaisse une rafale dans la carlingue et dans les ailes. Il prend feu instantanément. Vite, sortir du brasier ! Je me dessangle, éjecte la verrière. L'appel d'air fait sauter les flammes vers mon visage, que je protège instinctivement de mes mains. Du pied, je pousse le manche vers l'avant et me laisse entraîner par le courant d'air. [...]

« J'atterris à proximité d'un village. Trois jeunes femmes arrivées à vélo m'aident à me dépêtrer du parachute avant de m'emmener au village. Le hasard veut qu'une ambulance militaire y stationne. On m'enduit de pommade. Mes brûlures sont graves : deuxième et troisième degrés au visage et aux mains ! L'ambulance fonce vers l'hôpital de Minden, d'où je puis téléphoner à mon *Stab*. Peu après, on vient me chercher : mon *Kommodore*, l'*Oberst* Oesau est à l'appareil. *"Demuth, j'ai pris contact avec mon ancienne unité en Italie afin que l'on vous envoie un bidon d'huile d'olive. Faites en sorte que vos brûlures soient toujours humidifiées avec l'huile et, vous verrez, vous ne garderez aucune trace. Je vous souhaite une prompte et totale guérison."* En effet, dès le lendemain, une estafette à moto me livrait à l'hôpital le précieux liquide. Aujourd'hui encore, je garde toute ma reconnaissance à mon *Kommodore* qui m'a évité les séquelles atroces de brûlures au visage. Malheureusement, je ne reverrai plus jamais Walter Oesau. »

Demuth, crédité ce jour-là de ses 10e et 11e victoires, reviendra comme *Staka* 3./JG 1 début août avec le grade de *Leutnant*. Promu *Oberleutnant*, il commandera le I./JG 1 de janvier à avril 1945, puis reprendra sa fonction précédente quand son unité sera équipée de Heinkel He 162 ; son palmarès s'établit à 16 victoires.

En dépit de son revers du 6 mars, où elle a battu son record de pertes en volume, la *Eighth Air Force* revient deux jours plus tard. À 11h26, l'alerte est donnée au I. *Jagdkorps*, mais, en raison des pertes du 6 mars, il ne peut engager que 282 chasseurs mono et bimoteurs. La faiblesse de la réaction allemande surprend les Américains :

« Bien que les conditions météo aient été favorables aux chasseurs allemands et que les bombardiers, comme lors des deux précédentes missions sur Berlin, aient adopté le trajet le plus direct et le plus court au-dessus de l'Allemagne, l'opposition de la chasse a été beaucoup plus faible que le 6. En particulier en ce qui concerne les bimoteurs, qui avaient pris une part importante aux combats ce jour-là. Il est indubitable que les pertes subies par la Luftwaffe le 6 et la pression exercée sur les pilotes ennemis débordés par les raids à répétition sur des objectifs en Allemagne centrale ont retenu nombre d'unités au sol. Mais il faut aussi rappeler que le 8, les bombardiers ont bénéficié de la couverture de chasse la plus complète encore jamais organisée. »

La Luftwaffe revendique 69 Viermots et 25 chasseurs. Cependant, ses pertes s'élèvent à 34 pilotes tués et 55 avions détruits. Le II./JG 1 perd son *Kommandeur*, le *Hauptmann* Hermann Segatz, juste après qu'il a remporté sa 40e victoire ; il sera remplacé une semaine plus tard par Heinz Bär.

D'autres grands as arrondissent leurs palmarès, notamment l'*Oberstleutnant* Hermann Graf (*Kommodore* JG 11), qui atteint le chiffre de 210, et le *Hauptmann* Rolf Hermichen (*Kommandeur* I./JG 11), celui de 60. Malgré l'interdiction qui lui a été signifiée de prendre part à des missions, Adolf Galland, *General der Jagdflieger*, décolle avec son ailier de Berlin-Staaken ; il revendique, de manière anonyme, un B-17, mais son ailier est abattu et tué.

▼ Trois Fw 190 A-4 de l'*Industrieschutzstaffel* de Brême. Le « 1 » (WNr. 0724), en arrière-plan, était fréquemment piloté par « l'*Oberleutnant* » Kurt Tank. (E-N Archives)

Nous signalerons deux pertes insolites : les *Industrieschutzstaffeln* de Sorau et de Hanovre-Langenhagen déplorent chacune la destruction d'un Fw 190, dont le premier prototype du A-5/U10. Ces petites unités, ne comptant guère plus de six avions et formées avec les pilotes d'essai de la firme, servaient de protection rapprochée des usines de construction aéronautique. La première du genre a été créée à Brême le 15 octobre 1942 ; pour la diriger, Kurt Tank avait reçu le grade d'*Oberleutnant* ! Par la suite, les usines Focke-Wulf de Sorau et Marienburg, Arado à Tutow, Fieseler à Cassel et AGO à Oschersleben monteront leurs propres patrouilles. Elles obtiendront quelques rares succès, mais essuieront aussi plusieurs pertes.

Il reste maintenant à expliquer aux Berlinois comment un ennemi « qui ne sait construire que des voitures de luxe et des frigos », selon les propres termes de Göring, peut se promener en toute impunité dans l'espace aérien de la capitale du *Reich*. Josef Goebbels, *Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda*, va devoir faire fonctionner son imagination. Pour les militaires toutefois, l'apparition de chasseurs monomoteurs au-dessus de Berlin est l'élément le plus perturbant de cette affaire. Lors de son interrogatoire après la guerre, l'ex-*Reichsmarschall* dira qu'il n'avait jamais cru une telle chose possible.

L'USAAF n'est pas la seule à s'intéresser à Berlin. La RAF, largement pionnière dans ce domaine, revient dans la nuit du 24 au 25 mars sur l'un de ses objectifs favoris. La *Wilde Sau* fait une véritable moisson : 14 victoires. Sept quadrimoteurs sont confirmés au II./JG 302, dont quatre au *Feldwebel* Andreas Hartl (6. *Staffel*), ce qui porte son palmarès à 11 succès [9].

[9] Il sera abattu par des P-51 à bord d'un Bf 109 G-6 le 8 avril 1944. Selon d'autres sources, seules 8 victoires lui ont été officiellement homologuées.

[10] *Luftwaffe Sturmgruppen* – Aviation Elite Units n° 20 – Osprey Publ., Botley, 2005.

[11] Décoré de la RK (29.10.44), promu *Hauptmann*, il est tué à la suite d'une collision avec un bombardier ennemi (02.11.44) ; son palmarès officiel fait état de 27 victoires.

[12] Schnoor, crédité de 23 victoires, ne reviendra plus en première ligne.

AVRIL 1944 DE LA *STURMSTAFFEL* AUX *STURMGRUPPEN*

Au 1er avril, les effectifs du I. *Jagdkorps*, qui regroupe la chasse au sein de la *Luftflotte Reich*, s'élèvent à environ 400 monomoteurs et 100 bimoteurs. Ces appareils exécuteront 4 522 sorties et perdront 395 des leurs (9 %) en avril. Les pertes américaines seront une fois et demie supérieures en valeur absolue, mais elles représenteront moins de 3 % en valeur relative.

Le 15 avril, la période d'essai de six mois allouée à la *Sturmstaffel* 1 arrive à échéance. Trouvant l'expérience satisfaisante, Adolf Galland décide de la création d'un *Gruppe* d'assaut par escadre de chasse. Pourtant, le bilan de la *Sturmstaffel* 1 est des plus mitigés : pour 47 victoires, plus 14 *Herausschüße*, elle a perdu 11 tués et 3 blessés. Néanmoins, le premier retenu est le IV./JG 3 du *Hauptmann* Wilhelm Moritz, qui, également basé à Salzwedel, a longtemps servi de protection haute pour les hommes du récemment promu *Major* Hans-Günther von Kornatzki.

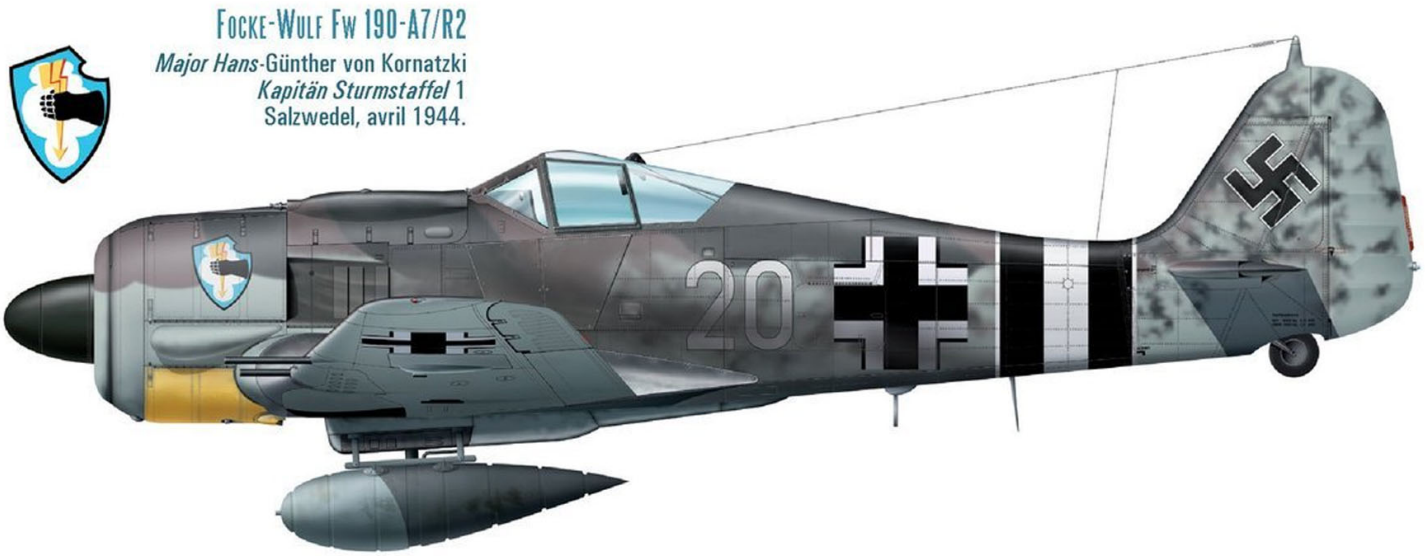
Le 29 avril marque le dernier combat de la *Sturmstaffel* 1 en tant que telle. Elle permet à un nouvel arrivant, l'*Unteroffizier* Oskar Bösch, de remporter son premier succès (un HSS), ainsi qu'il l'a rapporté à John Weal [10] :

« Bien que mes ordres fussent de rejoindre la JG 3, je me suis porté volontaire pour la *Sturmstaffel* 1. Quelques jours plus tard, je suis arrivé à Salzwedel. Comme je n'avais encore jamais piloté de Fw 190, j'ai reçu un "amphi-cabine" et ai effectué trois décollages et quelques tours de circuit. Le lendemain, 29 avril, je me suis envolé pour ma première mission de guerre. Nous n'avons pas ouvert le feu avant d'être à quelques mètres des bombardiers. Notre unité en a abattu 22 [*sic*], dont un m'a été homologué. À court de carburant, j'ai dû me poser à Bernburg, où mon Fw 190 A-7 s'est retourné ; j'ai été légèrement blessé. »

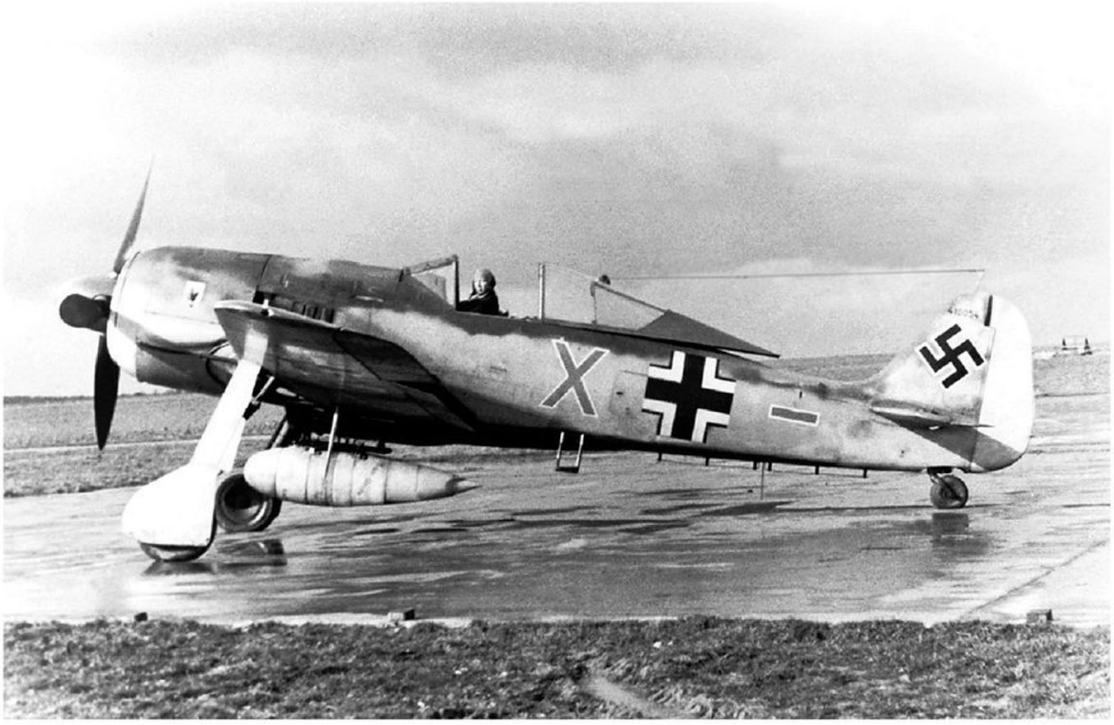
Ce même 29 avril, la *Sturmstaffel* 1 est dissoute, et hommes et matériel forment la 11. *Staffel* du IV. *Gruppe* de la JG 3, qui devient le IV.(*Sturm*)/JG 3, progressivement rééquipé en Fw 190 A-7 et A-8 dans le courant du mois de mai. Ce changement n'est pas du goût des hommes de Moritz, contraints de contracter par écrit un engagement les obligeant à revenir à la base avec une victoire, obtenue au besoin par abordage, alors qu'ils ne s'étaient pas portés volontaires pour rejoindre le corps des *Rammjäger*. Rassurés par les pilotes de la *Sturmstaffel*, qui leur expliquent que beaucoup d'entre eux sont revenus sans victoire et qu'ils n'ont jamais été menacés de conseil de guerre, la plupart des membres du IV./JG 3 signeront la déclaration sur l'honneur ; ceux qui refuseront ne seront pas davantage inquiétés.

En faisant l'état des lieux, Wilhelm Moritz découvre que Kornatzki n'a effectué lui-même que neuf missions à la tête de son escadrille, parce qu'il souffre d'une sinusite chronique et que son adjoint, le *Major* Erwin Bacsila, blessé à la main, est actuellement hors de combat. Les deux hommes sont envoyés au repos, et la 11. *Staffel* est confiée au *Leutnant* Werner Gerth [11], qui a fréquemment mené la *Sturmstaffel* 1 au combat. Par ailleurs, Moritz est plutôt critique envers les tactiques employées :

« Pour ma part, je ne partageais guère l'idée de Kornatzki et je n'ai jamais obligé qui que ce soit à percuter un appareil. Mon IV./JG 3 remportait de nombreuses victoires en attaquant les bombardiers de manière traditionnelle, et ses performances n'étaient pas dues à une obligation contractuelle. Le sens du devoir de mes hommes, ainsi que notre tactique (*Gruppe* compact et tirs à bout portant), était la clé du succès. »



FOCKE-WULF FW 190-A7/R2
Major Hans-Günther von Kornatzki
Kapitän Sturmstaffel 1
Salzwedel, avril 1944.



Le Fw 190 A-5 (WNr. 410054) de l'*Oberst* Walter Grabmann, commandant la 3. *Jagddivision*, qui, entre autres, chapeaute la JG 300 et plusieurs groupes de chasse de nuit (d'où l'insigne de la *Nachtjagd* sur le capot). Il est photographié ici lors d'une inspection à la JG 1 à Störmede le 10 avril 1944. (E-N Archives)

Le *Major* Heinz Bär contemple l'épave du B-17F (42-3040) du 323rd *Bombardment Squadron*, 91st *Bombardment Group*, baptisé MISS OUACHITA, qu'il a abattu près de Bexten le 22 février 1944. Présenté comme sa 200e victime par la presse, ce quadrimoteur n'est en fait que sa 186e. Il est accompagné par ses deux ailiers, l'*Oberfeldwebel* Leo Schumacher (portant un blouson US) et le *Feldwebel* Max Sauer (à demi caché). (Bundesarchiv – 101I-666-6875-05 – Rothkopf)

Les autres groupes d'assaut ne seront pas formés avant le mois de juillet, et toutes les escadres ne seront pas concernées.
Si à certains, comme Heinz Bär qui devient le septième membre du club des « bicentenaires », le 22 avril, la chance semble encore sourire, elle en abandonne quelques autres en cours de route. Le 16 avril, le *Hauptmann* Emil-Rudolf Schnoor, *Kommandeur* I./JG 1, est grièvement blessé à la tête en revenant d'un vol de routine [12] ; il est remplacé par le *Hauptmann* Hans Ehlers. Le 27 avril, le *Major* Kurt Ubben, *Kommodore* JG 2, est abattu par des P-47 du 356th FG au-dessus de Fère-en-Tardenois et se tue en sautant trop bas ; RK + EL, il comptait 110 victoires en plus de 500 missions de guerre. Il est le second *Kommodore* de la *Richthofen* tué en l'espace de deux mois ; son poste est repris par un ancien de l'escadre, le *Major* Kurt Bühligen.

Le 29 avril, Heinz Bär atteint le nombre de 202 :
« J'étais en alerte dans mon "23 rouge". J'ai décollé avec le *Gruppe* à 09h40. De concert avec les I. et III. *Gruppen*, on a mis le cap sur Cassel, *via* Paderborn, et pris position à 7 000 m. En suivant le cap 130, on a aperçu la formation ennemie composée de Boeing et de Liberator avec une puissante escorte de chasse dans la région de Hanovre. Ils volaient plein est. Nous avons repris un peu d'altitude et avons prononcé notre attaque près de Brunswick. Après que j'ai descendu un Liberator, notre formation, assaillie par l'escorte, a entamé un combat sans merci. J'ai tenté de reprendre brutalement de l'altitude. À ce moment, au-dessus de moi, j'ai aperçu un Fw 190 avec la jambe droite de son train qui pendait. Il était pourchassé par un Thunderbolt. Je me suis glissé derrière lui et ai ouvert le feu à une distance de 150 m. Le P-47 a explosé, et ses débris sont tombés au sud de Brunswick. »

MAI 1944
LA GUERRE DU PÉTROLE

Le 11 mai, Walter Oesau est abattu à bord de son Bf 109 G-6/AS (il n'a jamais aimé le Fw 190). Avec son caractère de chien et son obsession pour la discipline, il était tout à la fois craint, respecté et adulé par ses hommes. Il a surtout été l'un des plus remarquables *Kommodores* de la chasse allemande, qu'il a marquée de son empreinte au même titre – mais à sa manière – que des Trautloft, Galland, Mölders et autres Priller. Il est remplacé temporairement par Heinz Bär en attendant le transfert du *Major* Herbert Ihlefeld de la JG 11 à la JG 1 (20 mai).

Le 12 mai 1944 commence le pire cauchemar du III. *Reich* : la guerre du pétrole. Sans aucun doute, la plus grosse faille dans la stratégie de la *Eighth Air Force* a été de négliger les cibles très sensibles – et impossibles à délocaliser – que constituaient les usines de carburant synthétique, indispensables à la machine de guerre allemande, dans la mesure où son approvisionnement en hydrocarbures était dépendant de ses importations (notamment de Roumanie). Un mois plus tôt, le *Generalleutnant* Josef Schmid s'en était étonné : « Considérant que les plus grandes raffineries et usines synthétiques allemandes se trouvent dans le rayon d'action des bombardiers ennemis, je trouve extraordinaire qu'ils ne les prennent pas pour cibles. En quelques mois, ils feraient s'effondrer toute l'économie de guerre du *Reich*. »

Ce jour-là, 935 quadrimoteurs, escortés par la quasi-totalité du VIII *Fighter Command*, s'en prennent aux sites de Zwickau, Merseburg-Leuna, Lutzkendorf, Böhlen, Zeitz, Chemnitz et Brüx. Le I. *Fliegerkorps* fait décoller 419 chasseurs monomoteurs et 51 bimoteurs à leur rencontre pour livrer une féroce bataille aérienne au-dessus de la plaine du Rhin. Ses pertes s'élèvent à 28 tués et 24 blessés. Les pilotes allemands revendiquent 72 bombardiers et 9 chasseurs ennemis. Mais les Américains ont visé juste. Albert Speer, ministre de l'Armement et de la Production de guerre, exprime son inquiétude à Hitler : « L'ennemi nous a frappés sur l'un de nos points les plus faibles. Si, cette fois, il persévère dans cette direction, nous n'aurons bientôt plus de production de carburant digne de ce nom. Notre seul espoir est que, dans l'autre camp, les chefs d'état-major de l'aviation soient aussi décérébrés que les nôtres. »

Pourtant, il faut attendre le 28 mai pour que la *Eighth* revienne à la charge. Les unités dépendant des 1., 2. et 3. *Jagddivisionen* décollent entre 12h30 et 14h00, ce qui représente 333 chasseurs, dont 266 engagent l'ennemi. Les Américains perdent 32 bombardiers et 14 chasseurs, les Allemands 44 appareils, 17 pilotes tués et 16 blessés. Selon Albert Speer, ces deux derniers raids couplés avec celui de la *Fifteenth Air Force* sur Ploesti (31 mai) ont fait brutalement chuter la production de pétrole de 50 %. Par mesure d'économie, au mois de juin, la Luftwaffe ferme ses premières écoles de perfectionnement (*Flugzeugführerschulen* B). Galland récupère les instructeurs et les envoie au front.

L'USAAF reste absente des cieux du *Reich* dans les premiers jours de juin. Si les Allemands sont intrigués, les Américains, de leur côté, se préparent pour une opération militaire d'une ampleur sans précédent.

Deuxième partie
6 juin – 31 décembre 1944

JUIN 1944
DR GUSTAV WEST

Pour les Allemands, l'idée d'avoir à faire face à une invasion anglo-américaine sur le continent ne date pas d'hier. Dès le 27 juillet 1943, Göring a établi un système de noms de code destiné à déterminer le niveau d'alerte et à organiser les défenses en fonction du lieu : *Drohende Gefahr West* (danger imminent Ouest) – en abrégé *Dr Gustav West* – signalera l'imminence d'un débarquement allié sur les côtes de la Manche ou de la mer du Nord. Début juin 1944, le Haut commandement allemand convient que le danger est imminent.

Et pourtant, quand, au petit matin du 6 juin, le cri « Sie kommen ! » (ils arrivent) retentit sur cinq plages du littoral normand, les Allemands sont complètement pris par surprise. La première réaction vient des unités de la *Luftflotte* 3 et, en particulier, du *Kommodore* de la JG 26, l'*Oberstleutnant* Josef Priller, comme il le raconte lui-même :

« Le 6 juin, le II. *Gruppe* de ma *Geschwader* se trouvait au repos à Mont-de-Marsan, le I. *Gruppe* en cours de transfert à Reims et le III. *Gruppe* en route pour Metz. Huit jours avant ces mouvements ordonnés par le II. *Jagdkorps*, j'avais eu avec le général commandant ce corps, le *Generalmajor* Junck, une prise de bec à ce sujet. Je l'avais alerté à propos de l'imminence de l'invasion et lui avais signifié que ces transferts étaient injustifiables quand le commandement s'attendait sérieusement à un débarquement. Le général Junck m'avait répliqué que, de ma position de commandant d'escadre, je n'étais pas en mesure de juger de l'évolution de la grande stratégie.

« Pour faire simple, le 6 juin, la JG 26 disposait, en tout et pour tout, de deux avions opérationnels, ceux du *Kommodore* et de son *Kaczmarek*. C'est à la tête de cette force aérienne que j'ai survolé la zone des combats, et j'ai pleuré de rage de ne disposer que de deux machines. Il y avait quelque chose à faire, mais écrasé par plusieurs centaines d'avions ennemis, j'étais déjà content que moi et mon *Kaczmarek* n'avions pas été abattus. Notre ange gardien ne nous avait pas abandonnés. C'était déjà ça en ce premier jour de l'invasion. »

[13] Heinz Bär est devenu *Kommodore* JG 3 le 1er juin.

Cette première mission matinale sur « Sword » deviendra mythique, notamment au travers du film *Le Jour le plus long*, et contribuera à établir la légende que, le 6 juin, la Luftwaffe n'a effectué en tout et pour tout que deux sorties au-dessus des plages du débarquement. Même si le rapport entre le nombre de sorties de la Luftwaffe et celui des Alliés est totalement disproportionné (14 674 pour ces derniers pour 319 pour la *Luftflotte* 3), l'aviation allemande n'a pas été totalement absente. D'ailleurs, le *Major* Kurt Bühligen, *Kommodore* de la JG 2, remporte la première victoire allemande au-dessus du nouveau front de Normandie (un P-47 à l'embouchure de l'Orne), qui est aussi sa 99e. Talonné par Priller pour atteindre le chiffre mythique de 100 victoires à l'Ouest, il vient de prendre un avantage certain, qu'il concrétisera le lendemain avec un doublé contre des Thunderbolt au-dessus de Carpiquet.

Dès la nouvelle du débarquement parvenue à l'OKL, les téléscripteurs se mettent à crépiter sur les bases des unités de la *Luftflotte Reich* concernées par le transfert en France avec cet intitulé : *Dr Gustav West*. L'OKL n'osant prendre une décision ferme en raison du mauvais temps qui sévit sur l'Europe occidentale, l'ordre de mouvement est donné par le I. *Jagdkorps* lui-même dans la matinée.

Il est 16h25, le 6 juin, quand le II./JG 1 quitte Störmede à destination de Flers-de-l'Orne, sous les ordres de l'*Oberleutnant* Georg-Peter Eder : « Bien qu'il ait quitté récemment notre *Gruppe* pour la JG 3, c'est le *Major* Heinz Bär **[13]** qui nous téléphona pour nous informer de la situation. Il nous ordonna de préparer notre transfert. Nous posâmes nos 32 Focke-Wulf à Montdidier, pensant n'y faire qu'une courte étape de ravitaillement, mais comme cet aérodrome ne disposait pas de camions-citernes en suffisance, nous y fûmes bloqués pour la nuit. Le lendemain, peu après le décollage, on nous avertit par radio que la piste de Flers, notre destination initiale, avait été bombardée. Je reçus l'ordre de faire atterrir le *Gruppe* sur un petit terrain de campagne que nous ne repérâmes que grâce à des fumigènes. Nous redécollâmes plus tard dans la journée et mîmes le cap sur Le Mans. Nous trouvâmes sur la portion du célèbre circuit automobile qui allait nous servir d'aérodrome une indescriptible pagaille : elle était complètement saturée par l'afflux soudain d'une telle masse d'appareils ! »

▲ L'*Oberstleutnant* Josef Priller, *Kommodore* JG 26, en discussion avec le *Feldwebel* Kurt Schmidtke, l'*Unteroffizier* Heinz Wodarczyk (au fond) et l'*Unteroffizier* Hermann Grad (à droite) à Boissy-le-Bois le 23 juin 1944. Ces trois pilotes font partie de la *Stabsschwarm* de la *Schlageter*. Priller et Wodarczyk effectuent la fameuse mission au-dessus des plages de débarquement au petit matin du 6 juin. (Bundesarchiv – 493-3353-30 – Engelmann)

▼ Priller sautant hors de son A-8 qui, comme tous ses avions, porte le prénom de sa femme dans un as de cœur. Boissy-le-Bois, juin 1944.

En quelques jours, la *Luftflotte Reich* infuse quelque 800 chasseurs sur le front de l'Invasion, comme l'appellent les Allemands. Les unités de Fw 190 suivantes sont transférées en France à partir du 6 juin :

I./JG 1	Hpt H. Ehlers	Le Mans
II./JG 1	Oblt G-P. Eder	Flers puis Le Mans
Stab/JG 3	Maj H. Bär	Évreux (7 juin)
IV.(*Sturm*)/JG 3	Hpt W. Moritz	Dreux (8 juin)
III./JG 54	Maj R. Schroer	Villacoublay (7 juin)

Elles viennent renforcer les groupes de la *Luftflotte 3* déjà sur place :

Stab/JG 2	Maj K. Ubben	Creil
I./JG 2	Hpt E. Hohagen	Cormeilles-en-Vexin
III./JG 2	Hpt H. Huppertz	Fontenay-le-Comte
I./JG 11	Hpt S. Simsch	Rennes
Stab/JG 26	Obstlt J. Priller	Lille-Nord
I./JG 26	Hpt H. Staiger	Lille-Nord, Vendeville, Denain
II./JG 26	Hpt H. Naumann	Mont-de-Marsan

L'*Oberst* Otto von Lachemair, responsable des transferts au sein du I. *Jagdkorps*, ne manifeste pas un enthousiasme débordant : « Cette opération, comme la plupart des autres alors, ne fut qu'une goutte d'eau dans la mer. Nous menions une guerre de pauvres. Cette goutte d'eau n'a eu aucune influence sur la situation générale. »

Non seulement les Alliés jouissent de la totale maîtrise des cieux, mais, grâce à Ultra, ils connaissent à l'avance le lieu de destination des nouveaux arrivants. C'est un jeu d'enfant pour les chasseurs-bombardiers britanniques et américains que de ratisser ces terrains mal protégés et faiblement défendus.

Le *Generalleutnant* Werner Junck, chef du II. *Jagdkorps* qui regroupe toutes les unités de chasse du nouveau front, fera ce constat amer : « Nos chasseurs de jour ont d'abord été employés exclusivement pour des attaques à basse altitude des barges de débarquement et des têtes de pont et pour la couverture des formations de chasseurs-bombardiers du II. *Fliegerkorps* qui attaquaient les mêmes objectifs. Bien souvent, un nombre supérieur de chasseurs ennemis interceptait nos propres formations avant même qu'elles n'atteignent le front de l'Invasion, et après avoir épuisé leurs munitions et leur carburant, ces dernières étaient forcées de faire demi-tour sans avoir accompli leur mission. Les ordres étaient de ne mettre en l'air que des formations de 30 à 40 appareils, mais quand nous pouvions en réunir 20, nous étions déjà contents. »

Il n'est pas possible de lister tous les combats aériens, un livre y suffirait à peine et, d'ailleurs, il a déjà été écrit [14]. Celui du 8 juin, qui voit les Fw 190 du I./JG 11 se heurter aux P-51 du 339th *Fighter Group* entre Rennes et Fougères, est typique des terribles affrontements qui ont lieu au-dessus du front d'Invasion. L'*Oberleutnant* Fritz Engau, *Kapitän* de la 2. *Staffel*, était aux premières loges :

« Peu après avoir décollé avec environ six autres appareils, nous avons repéré à l'est de Rennes une petite formation de Mustang qui attaquaient une voie ferrée. Je volais avec Bahike en retrait du *Kommandeur* [*Hauptmann* Siegfried Simsch] et des autres pilotes,

◥ & ▶ L'*Unteroffizier* Willi Maximowitz, de la 11.(*Sturm*)/JG 3, à bord de son Fw 190 A-8/R2 (« 8 noir »), à Dreux, en juin 1944. (Bundesarchiv – 101I-3326-05A- Stöpfgeshoff ; 101I-493-3362-04A – Stöpfgeshoff)

[14] *La Luftwaffe face au débarquement allié, 6 juin-31 août 1944* – J-B. Frappé, Heimdal, Bayeux, 1999.

◀ Le *Major* Kurt Bühligen, *Kommodore* JG 2, à bord de son Fw 190 A-8 à Creil en juin 1944. (E-N Archives)

ayant depuis longtemps la charge, avec la 2. *Staffel*, d'assurer l'arrière-garde. Sans tarder davantage, le Hptm. Simsch bascula son appareil pour passer à l'attaque, alors que dans le même instant, je repérai d'autres Mustang qui étaient restés sous les nuages : formés en trois patrouilles de deux appareils, six chasseurs américains piquaient maintenant sur nous. J'ai aussitôt alerté le *Kommandeur* par radio, mais celui-ci ne m'entendit pas et continua son attaque sur les autres P-51, suivi de quelques camarades. Bahike et moi-même n'avions plus d'autre solution, dans cette situation difficile, que de virer brutalement pour venir nous interposer. Impliqués dans le combat tournoyant qui s'ensuivit, nous n'avons pu voir la suite, le *Kommandeur* et son *Katschmarek* ayant probablement été descendus par les pilotes américains qui les avaient surpris à leur tour. Sur le coup, cette disparition fut pour nous un véritable choc ! Je n'arrivais pas à comprendre l'erreur du Hptm. Simsch qui, malgré nos avertissements, n'avait pas viré pour faire face à nos assaillants. À aucun moment, il ne s'était soucié de ses arrières et il avait lancé son attaque sans s'assurer que la voie était libre. Il le payait maintenant de sa vie et de celle de son ailier. »

Et pas seulement, car ce sont en tout quatre Fw 190 que laisse le I./JG 11 dans ce combat.

Le front de l'Invasion se révèle être un tragique tonneau des Danaïdes pour la chasse allemande, écrasée par la loi du nombre. Entre le 6 et le 30 juin, les Alliés exécutent 163 403 sorties, la *Luftflotte* 3, malgré des renforts soutenus, seulement 13 829. Pour cette dernière, le pic est atteint le 10 juin avec 1 300 appareils présents en première ligne, dont 529 chasseurs, mais dès le 15, les premiers groupes doivent être renvoyés en Allemagne pour y être reconstitués. À cette même date, les Alliés disposent de plus de 13 000 avions de combat – ils se battent à dix contre un ! En France, la Luftwaffe perd 931 appareils du fait de l'ennemi pendant le mois de juin, auxquels s'ajoutent 67 autres pour des causes diverses.

Le front de l'Invasion voit de nouveaux *Experten* tomber, leur science du combat n'étant plus suffisante pour compenser leur infériorité numérique :

– *Hauptmann* Siefried Simsch, *Kommandeur* I./JG 1, 54 victoires, *Ritterkreuz*, abattu par des P-51 près de Rennes le 8 juin, comme on vient de le voir plus haut ;

– *Major* Herbert Huppertz, *Kommandeur* III./JG 2, 70 victoires, *Ritterkreuz* (*Eichenlaub* à titre posthume), descendu le 8 juin au terme d'une rencontre avec des P-47 du 56th FG et des P-51 du 353rd ;

– *Oberleutnant* Eugen-Ludwig Zweigart, *Stab* III./JG 54, 69 victoires, *Ritterkreuz*, mitraillé au bout de son parachute après avoir été descendu par des P-51 le 8 juin ;

– *Hauptmann* Josef Wurmheller, *Kapitän* 9./JG 2, 102 victoires, *Ritterkreuz mit Eichenlaub*, entré en collision avec son ailier au cours d'un combat avec des Spitfire canadiens près d'Alençon le 22 juin.

– *Hauptmann* Johannes Naumann, *Kommandeur* II./JG 26, blessé aux jambes en sautant après avoir été touché par la DCA britannique près de Caen le 23 juin ; il est remplacé par le *Hauptmann* Emil Lang, qui deviendra l'as du front de l'Invasion avec 28 victoires.

▲ Le Fw 190 A-8 (« 6 » blanc, WNr. 690140) de la 8./JG 54 est en train de recevoir un raccord de peinture dans un bosquet entourant le terrain de Villacoublay. Cet appareil sera porté disparu avec son pilote, l'*Unteroffizier* Konrad Schwartz, près de Saint-Lô le 27 juillet 1944. (E-N Archives)

◀ « Sepp » Wurmheller en plein « discutage de coup ». Il est l'un des rares pilotes de la Luftwaffe à avoir dépassé les 100 victoires (102) contre les forces aériennes occidentales. Il sera promu *Major* et recevra les Glaives à titre posthume. (Collection de l'auteur)

Malgré de nombreux succès obtenus dans des conditions défiant l'imagination, la *Jagdwaffe* est tout simplement surclassée par le nombre et la supériorité technique du matériel adverse. Les pertes alliées sont très élevées : 904 appareils américains pour le seul mois de juin (y compris 320 quadrimoteurs), dont 284 en combat aérien, et 324 chasseurs-bombardiers britanniques. Cependant, à la différence des Allemands, les Alliés peuvent supporter ces pertes sans qu'elles aient une influence négative sur le rendement de leur aviation au combat. Ce qui est significatif, c'est que de 61 % en février 1944, les pertes de l'USAAF dues à la *Jagdwaffe* sont tombées à 31 % en juin, puis à 21 % en juillet, consacrant l'émoussement de la chasse allemande.

JUILLET 1944 LES HÉROS D'OSCHERSLEBEN

Le 27 juin, le *Major* Walter Dahl a pris le commandement de la JG 300. C'est comme leader de ses trois groupes qu'il décolle le 7 juillet, tandis que, parallèlement, les 44 Fw 190 du IV.(*Sturm*)/JG 3 de Wilhelm Moritz montent également à la rencontre de 1 129 bombardiers et 756 chasseurs américains, répartis en trois formations principales qui visent des sites d'hydrogénation, des usines et ateliers aéronautiques et des gares de triage.

« Dès le contact visuel établi avec les bombardiers ennemis, expliquera Walter Dahl, le leader donne le signal de l'attaque en battant des ailes ou par radio. Les ailiers accélèrent de manière à se mettre en ligne de front avec le leader qui, lui, ralentit légèrement pour permettre aux autres de le rattraper. L'approche se fait par-derrière, tous les chasseurs sur la même ligne. Le leader distribue les cibles. Par exemple, pour une formation de bombardiers étalée en largeur mais pas étagée en altitude, le leader attaquera le centre, les autres attaquant les ailes de la formation ennemie face à eux.

« La sortie doit s'effectuer par le côté et par le dessous de la formation ennemie pour permettre un rassemblement à environ 3 000 m sur le côté et 1 000 m plus bas que les bombardiers. Le principe de base est que le rassemblement doit se faire du même côté que l'entrée dans la formation ennemie. Cela offre l'avantage d'avoir nos chasseurs

d'escorte sur notre flanc droit pour protéger notre rassemblement sans avoir à changer de côté. Si la chasse ennemie réagit peu ou pas du tout, un second assaut est donné. »

Combattant chacun dans un coin du ciel d'Allemagne, la JG 300 et le *Sturmgruppe* de la JG 3 vont connaître un succès remarquable : la première revendique 29 bombardiers et 6 chasseurs d'escorte, et le second, 34 B-24 en moins de dix minutes ! La 8th AF perd en fait 37 bombardiers (28 B-24 et 9 B-17) et 6 chasseurs. Ce qui frappe l'état-major allemand, c'est l'impression qu'ont les pilotes du *Sturmgruppe* d'avoir anéanti un groupe complet de B-24. Dans les faits, ils ne sont pas loin de la réalité, car le 492nd *Bombardment Group* a perdu à lui seul 12 B-24 à la chasse allemande.

La propagande s'empare de l'événement et fait des *Sturmjäger* de véritables héros nationaux. La presse fait ses gros titres sur les « *Stürmer der Luft* » et « les héros d'Oschersleben », mais c'est Walter Dahl qui tire la couverture à lui, ce qui provoque un refroidissement des relations entre Moritz et lui. Le compte rendu exalté, et en grande partie inexact (Peters et Stamp ont été mis hors de combat huit jours auparavant), qui figure en bonne place dans l'autobiographie de Walter Dahl [15], présente au moins l'intérêt de recréer en partie l'atmosphère des combats désespérés que mène la *Jagdwaffe* à l'été 1944 :

« Aucun de ceux qui ont participé à la victoire d'Oschersleben n'oubliera cette journée-là. Avec seulement quatre-vingt-dix chasseurs, nous avons affronté une force de plus de 600 bombardiers. Une pure folie ! L'ordre de décoller est arrivé à Illesheim à 08h20, et la formation s'est assemblée au-dessus d'Ansbach, avant de mettre le cap sur Leipzig. Avec moi, dans le *Geschwaderstab*, volaient les *alte Hasen* Fw Loos, Ofw Löfgen et Fw Bohnenkamp. Nous étions toujours en train de grimper pour atteindre notre altitude de combat quand la *Flak* de Leipzig a ouvert le feu, touchant quatre appareils de notre formation. J'ai tiré les fusées vertes et ai conduit la formation au cap 270, avant d'apercevoir le gigantesque serpent d'acier arrivant de l'ouest. *"Negus 1 an Koralle, habe Feindsichtung."* J'ai signalé au contrôle de la division que j'avais un contact visuel avec l'ennemi. Une vision indescriptible, douze blocs compacts de bombardiers. Dans ma tête, j'ai répété le plan d'attaque que nous avions mis au point pendant des semaines après l'invasion de Normandie. J'ai attendu de recevoir le signal de la division avant de lancer l'attaque. *"Angriff frei !"*

« Le *Sturmgruppe* du Hptm Moritz est sur ma gauche et le Hptm Peters et son II./JG 300, formé d'anciens chasseurs de nuit, d'instructeurs et de pilotes expérimentés, derrière moi. Les Bf 109 d'escorte du I./JG 300 du Hptm Stamp au-dessus. *Holzauge !* Attention ! *"Negus 1 an alle kleinen Brüder, wir greifen an ! Pauke ! Pauke !"* ; le signal aux "petits frères" que nous passons à l'attaque. Les premiers éclairs partent des tourelles des bombardiers. Quelques secondes avant que l'enfer ne se déchaîne, les mains crispées sur le manche et la manette des gaz, je me suis concentré sur le bombardier qui grossissait dans mon collimateur. Moteurs hurlants, nous avons foncé dans la formation. Deux fois nous avons pu nous reformer pour une attaque groupée, tandis que Stamp continuait à retenir les chasseurs ennemis. De retour à Illesheim, je savais que nous avions accompli quelque chose de grand, et nous avons survolé le terrain en battant des ailes. »

Si, de son côté, Galland se réjouit de ce succès, son pragmatisme l'incite à contrebalancer l'euphorie ambiante en faisant remarquer que les bombardiers américains ont quand même exécuté leur mission. Dans la foulée d'Oschersleben, le II./JG 300 du *Major* Alfred Lindenberger devient le II.(*Sturm*)/JG 300 ; il recevra son baptême du feu le 6 août. Avec le II.(*Sturm*)/JG 4 de l'*Oberstleutnant* Hans-Günther von Kornatzki, formé à la mi-juillet 1944 à Salzwedel, la *Luftflotte Reich* dispose maintenant de trois groupes d'assaut.

Les Américains ne tardent pas à réagir face à la menace des *Sturmgruppen*, et, le 18 juillet, la *Fifteenth Air Force* est envoyée bombarder les aérodromes du sud de l'Allemagne, et en particulier Memmingen, hôte du IV.(*Sturm*)/JG 3. C'est de là que décolle Moritz, à la tête d'une quarantaine de Fw 190 de son groupe et de la 2./JG 51, escadrille qui lui a été rattachée (elle deviendra 16.(*Sturm*)/JG 3 en août) vers 09h30. La JG 300 décolle aussi de son côté.

En quelques minutes, les hommes de Moritz revendiquent 37 B-17 abattus et 12 HSS. Après examen des rapports, il leur sera crédité officiellement 28 B-17 et 2 P-51. Le *Kommandeur* remporte sa 41e victoire, mais le grand bonhomme du jour est le *Leutnant* Oskar Romm, de la 12.(*Sturm*)/JG 3, qui réalise un triplé (deux B-17 et un P-51) et porte ainsi son palmarès à 80 victoires ; atteint à son tour, il doit sauter depuis une très haute altitude et sera mis sur la touche pendant deux mois. Six pilotes du IV.(*Sturm*)/JG 3 ont été tués et un mortellement blessé, 12 appareils ont été détruits. Le II./JG 300 revendique 4 B-17 et 2 chasseurs, mais laisse 5 avions et 5 morts.

Du côté américain, le 483rd *Bombardment Group*, qui avait la malchance de voler sans escorte, perd 14 B-17 dans l'attaque des *Sturmböcke*. Quand ils rentrent de leur sortie, les pilotes de Moritz découvrent une base dévastée par les bombardements et doivent aller chercher refuge à Holzkirchen ; le groupe sera transféré à Ulm le lendemain. Une fois encore, leurs remarquables succès n'ont pas empêché les bombardiers américains d'accomplir leur mission.

[15] *Rammjäger, das letzte Aufgebot* – W. Dahl – Orion-Heimreiter, Heusenstamm, 1971.

◀ Le *Major* Walter Dahl en visite au II.(*Sturm*)/JG 300, probablement à Finsterwalde fin septembre 1944. (E-N Archives)

Le 31 juillet, le IV.(*Sturm*)/JG 3 prend sa revanche sur la *Fifteenth Air Force* quand il tombe, vers 11h30, sur 30 B-24 au-dessus des Alpes, faisant route vers leur base. Il n'en revendique pas moins de 19 (les pertes du 465th BG s'élèvent à 11 Liberator), mais la chasse américaine réagit violemment en abattant 9 Fw 190 (6 tués ou disparus). Cependant, la journée n'est pas finie, et les six appareils encore état de prendre l'air interceptent quelque 350 B-17 venus bombarder le sud de l'Allemagne en fin d'après-midi ; cinq Fortress leur sont crédités pour la perte d'un avion. Ce sera la dernière fois de la guerre que le IV.(*Sturm*)/JG 3 revendiquera deux douzaines de victoires en une seule journée.

JUILLET 1944 DÉSASTRE EN NORMANDIE

PPendant ce temps, les combats se poursuivent en Normandie, dans une campagne qui tourne au désastre pour la Luftwaffe. Le 5 juillet, face aux récentes pertes subies par la chasse, Göring interdit aux leaders de mener la moindre mission sans faire partie d'une formation comportant six avions pour un *Staffelkapitän*, quinze pour un *Gruppenkommandeur* et quarante-cinq pour un *Geschwaderkommodore* ! Inutile de préciser que s'ils veulent respecter les ordres, les *Kommodores* sont cloués au sol, car il leur est impossible de réunir autant d'avions à la fois.

Le 5 juillet, la 9./JG 77 de l'*Oberleutnant* Wolfgang Ernst se pose à Lonrai, où elle vient grossir les rangs du I./JG 1 ; ses pilotes sont passés du Bf 109 au Fw 190 en six heures de vol et quelques minutes avec une bombe de 250 kg ! Lors du passage de la JG 1 à quatre *Staffeln* par *Gruppe*, le 15 août, cette escadrille deviendra la 4./JG 1.

Le 10 juillet, les I. et III./JG 2 ne comptent plus qu'une douzaine d'appareils valides à eux deux ; le I./JG 2 cède ses derniers avions au groupe-frère pour être recomplété à Husum le lendemain. Ils ont obtenu 16 victoires pendant cette courte période, mais perdu près de 45 pilotes tués, disparus et blessés.

Le 20 juillet, le II./JG 1 est étrillé près de Bérigny : sept Fw 190 sont descendus par des Spitfire et des Thunderbolt – depuis l'arrivée du groupe sur ce front, il a rayé de ses tablettes 24 avions (dont 15 détruits au sol à Semallé par des P-51 le 24 juin) et 9 pilotes.

Fin juillet, la progression des Alliés et les lourdes pertes contraignent la *Luftflotte* 3 à renvoyer une partie de ses unités en Allemagne pour y être reconstituées. C'est au milieu d'un chaos indescriptible que le I./JG 1 mettra dix jours pour rallier Husum. Le II./JG 26 est replié à Rheinsehlen, tandis que le I./JG 11 gagne Mönchengladbach le 25.

Entre la date de leur premier engagement sur le front de l'Invasion et fin juillet, les JG 1 et JG 11 ont déploré la disparition de quelque 100 pilotes ! Le II. *Jagdkorps* ne dispose plus alors que de 50 chasseurs disponibles, tous modèles confondus.
En juillet, une nouvelle escadre voit le jour : la JG 6. Pour être plus précis, il s'agit de la transformation du *Stab* et du II./ZG 26 en unité de chasse sur monomoteurs, en l'occurrence des Fw 190 A-8, en échange de leurs Me 410 B. Le II./JG 6 (*Hauptmann* Willi Elstermann) touchera 76 appareils neufs courant août, tandis que le *Stab* (*Major* Johann Kogler) devra attendre les siens jusqu'en octobre !

AOÛT 1944 DÉSASTRES UN PEU PARTOUT

Le 9 août, le IV.(*Sturm*)/JG 3 s'approche d'une formation de B-17 qui visent des objectifs dans le sud-est de l'Allemagne. Aussitôt, les Focke-Wulf sont coiffés par une centaine de P-51. C'est le sauve-qui-peut général, et, dans la mêlée, trois appareils allemands sont abattus (occupants tués). Deux pilotes passent à travers l'orage et réussissent à abattre chacun un B-17 (l'un est crédité à l'*Oberleutnant* Ekkehard Tichy, qui avait perdu un œil en mars 1944 [16]).

Au moment où les Focke-Wulf se regroupent pour rentrer à Schongau, ils se font surprendre par 40 autres Mustang ; cette fois, les pertes sont plus sévères : 7 avions détruits et 5 pilotes tués, pour un seul Mustang revendiqué.
Avec une instruction réduite à sa plus simple expression, le II./JG 6 rejoint Herpy-l'Arlésienne, près de Reims, le 22 août. La deuxième mission du groupe, qui se déroule trois jours plus tard, démontre de manière tragique que quinze jours de formation accélérée sont insuffisants pour que des pilotes de bimoteurs, habitués à « casser » du bombardier en meutes maîtrisent les tactiques de combat individuel sur monomoteur, et ce, quelle que soit leur expérience. Pourtant, la journée du 25 août 1944 commence plutôt bien. Surprenant un *Squadron* de P-38 Lightning en train de mitrailler l'aérodrome de Clastres, la quarantaine de Focke-Wulf attaque avec le double avantage de l'altitude et de la surprise. En moins de dix minutes, les Allemands abattent sept P-38 du 367th *Fighter Group*. Mais la chance va tourner, comme l'explique l'*Unteroffizier* Fritz Buchholz de la 5./JG 6 :
« Puis, tout à coup, des Lightning ont semblé nous dégringoler dessus de tous les côtés ; de chasseurs, nous étions devenus gibiers. Manifestement plus expérimentés que nous dans le domaine du combat aérien, les pilotes américains qui venaient d'arriver sur zone patrouillaient en altitude, cherchant leurs proies, puis piquaient dessus par paires pour les descendre, avant de remonter en chandelle. Nous étions en train de nous faire tailler en pièces par des experts, et je voyais nos Focke-Wulf tomber les uns après les autres. »
En tout, 16 Fw 190 sont abattus et 14 pilotes sont tués ! C'est l'une des plus lourdes hécatombes jamais subies par un *Jagdgruppe* de toute la guerre… Parmi les disparus figure le *Leutnant* Rudi Dassow, *Staka* 8. *Staffel* [17]. Personnellement tenu responsable de cette déroute, Elstermann sera remplacé, le 1er septembre, par le *Major* Johannes Naumann.

[16] *Staka* 13.(*Sturm*)/JG 3, il percutera un B-17 le 16 août et recevra la *Ritterkreuz* à titre posthume ; crédité de 25 victoires.

[17] Ancien des *Zerstörer*, il comptait 22 victoires ; il recevra la *Ritterkreuz* à titre posthume.

Page de gauche : Alignement de Fw 190 A-8/R2 de la 7.(*Sturm*)/JG 300 à Holzkirchen en août 1944. Au premier plan, le « 5 » blanc, WNr. 681366, qui sera abattu le 15 septembre (pilote *Unteroffizier* Friedrich Alten tué). (E-N Archives)

Le Fw 190 A-8 (WNr. 17612) de l'*Obergefreiter* Max-Ulrich Förster de la 2./JG 1, abattu par un pilote du 354th *Fighter Group* près de Saint-Lô le 28 juillet 1944. (US NARA)

Un A-8 du III./JG 54 (« 10 » noir) en cours d'avitaillement à Villacoublay en juin 1944. Ce *Gruppe* laissera 64 avions du fait de l'ennemi entre juin et juillet – soit 200 % de sa dotation au 1er juin ! Cela en dit long sur les dures conditions dans lesquelles la chasse allemande s'est battue en Normandie. (E-N Archives)

Le Fw 190 A-8/R2 (WNr. 681382) du *Hauptmann* Wilhelm Moritz, commandant le IV. (*Sturm*)/ JG 3, à Shongau en septembre 1944. (Collection Hans Obert)

Le 25 août, le *Major* Georg Christl, un ancien des *Zerstörer*, prend le commandement d'une nouvelle unité basée à Parchim, le *Jagdgruppe* 10, qui fait suite à l'*Erprobungskommando 25*. Ce *Gruppe* comptera jusqu'à une cinquantaine de Fw 190 A-8. Sa tâche est de tester divers armements, notamment les fusées R4M et les *Jägerfäuste*. Dispersé sur plusieurs aérodromes à l'automne 1944, il est rassemblé à Redlin, près de Parchim, et dissous le 13 avril 1945.

Le 28 août, le II./JG 6 rentre en Allemagne : il a perdu 49 avions et 16 pilotes tués (toutes causes confondues) sur le front de l'Invasion !

Entre le 10 et le 15 août, tous les groupes de chasse passent à quatre *Staffeln*. Nous ne détaillerons pas cette réorganisation quelque peu complexe en raison de la renumérotation de certaines escadrilles et l'incorporation d'autres venues de *Geschwader* différentes. En effet, puisque chaque I. *Gruppe* possède maintenant quatre *Staffeln*, il faut créer une nouvelle 4. *Staffel* tout en renumérotant l'ancienne, qui appartenait au II. *Gruppe*, et la même chose pour les 8. et éventuellement 11. *Staffeln*.

Le 28 août, le désormais *Major* Friedrich-Karl « Nasen » Müller, arborant la *Ritterkreuz* autour du cou depuis le 27 juillet, est chargé de créer le I./NJG 11 à Lippstadt ; il reçoit une première dotation de 25 Bf 109 G-6 et 4 Fw 190 A-6 équipés du radar FuG 216 Neptun. Il remporte sa 25e victoire (un Lancaster) le 12 septembre. Müller ajoutera 5 autres victoires à son palmarès jusqu'au 21 février 1945.

Parmi les armes testées par le JGr. 10 figurait le WGr. 21 *Krebs-Gerät* tirant vers l'arrière. Sur l'ordre du *General der Flieger*, 20 A-8/R2 en ont été armés et ont été distribués aux *Sturmgruppen*. Les appareils du JGr. 10 portaient le code « I1 » sur le fuselage arrière. (E-N Archives)

SEPTEMBRE 1944 L'HÉCATOMBE CONTINUE

Le 3 septembre, le *Hauptmann* Emil Lang, *Kommandeur* du II./JG 26, décolle depuis Bruxelles-Melsbroek, mais son train refuse de rentrer. Alors qu'il grimpe dans cette situation peu confortable, il est coiffé par deux Spitfire Mk. XII [18]. Ainsi disparaît un as aux 173 victoires en 403 missions de guerre, titulaire de la RK + EL.

Le 12 septembre est une journée bien triste pour les *Sturmjäger*. En effet, après avoir revendiqué sa sixième victoire personnelle près de Magdebourg, le Fw 190 A-8/R2 de l'*Oberstleutnant* Hans-Günther von Kornatzki, *Kommandeur* du II.(*Sturm*)/JG 4, est endommagé par le tir de mitrailleurs des B-17 américains. Poursuivi par un P-51, il tente de s'échapper en rase-mottes pour se poser dans un champ, mais il percute une ligne à haute tension près d'Halbertsadt. La disparition du « père » des *Sturmgruppen* est durement ressentie par tous les pilotes de la *Reichsluftverteidigung*. L'*Unteroffizier* Kurt Scherer, de la 6.(*Sturm*)/JG 4, brosse un tableau assez désespérant de la situation [19] :

« Chaque jour, à cette heure, les tables sont dressées pour le dîner. Nous regardons autour de nous, ébahis, et comprenons alors le ton de notre chef. Seules quelques assiettes sont disposées sur les quatre longues tables réservées aux 5., 6., 7. et 8. *Staffeln*. Nous pourrions aisément les compter sur les doigts des deux mains. Sur soixante-dix hommes avant-hier, nous ne sommes même plus dix ce soir ! Durant la soirée, quelques coups de téléphone en provenance d'hôpitaux nous rassurent sur le sort de l'un ou l'autre. Évidemment, ces rares nouvelles ne peuvent nous rendre ni l'appétit ni la parole. »

Pour le II./JG 6, l'hécatombe continue ; en deux semaines, il perd 28 appareils et au moins 12 pilotes. Complètement épuisé, il doit être envoyé au repos à Hagenau à la mi-octobre, où il est entièrement reconstitué. Mais ses ennuis sont loin d'être terminés.

▲ Le Fw 190 A-6 (WNr. 550453) de l'*Oberleutnant* Friedrich-Karl « Nasen » Müller, alors TO (*Technischer Offizier*) au *Stab*/JG 300, à Rheine. Le gouvernail de son avion arbore 16 victoires, ce qui laisserait à penser que la photo a été prise le 2 octobre 1943. Avec 30 victoires de nuit sur monomoteur, il est le grand as de la *Wilde Sau*. L'appareil est souvent présenté comme le « 3 » vert, mais comme Müller était affecté au *Geschwaderstab*, il est plus probable que le « 3 » était bleu. (E-N Archives)

Pour l'affaire d'Arnhem, le IV./JG 54 du *Major* Wolfgang Späte a été muté à Alt-Lönnewitz le 14 septembre. Peu habitués à ce théâtre d'opérations très différent du front de l'Est, ses pilotes se font tailler en pièces dès leur première mission le 20 septembre : les P-47 des 56th et 353rd FG revendiquent 15 victoires ; les pertes allemandes s'élèvent à 8 appareils et 5 tués.

Le 27 septembre est un jour faste pour la défense du *Reich* : elle est officiellement créditée de 53 B-24 abattus, 17 HSS, plus 3 P-51. De son côté, le II.(*Sturm*)/JG 300 revendique 13 victoires et 2 HSS pour la perte de 9 avions de 7 pilotes tués. Comme toujours, ces homologations sont exagérées, mais les B-24 du 445th BG n'en laissent pas moins 26 des leurs sur le carreau, ce qui constitue la plus lourde perte d'un *Bombardment Group* en une seule mission de toute la guerre en Europe.

Le lendemain, il est décidé de concentrer les IV.(*Sturm*)/JG 3, II.(*Sturm*)/JG 4 et II.(*Sturm*)/JG 300 sur une seule « box » de Fortress. Certes, le résultat est dévastateur – 29 B-17 revendiqués (les pertes du 303rd BG ne sont que de 11 appareils) –, mais cette tactique a surtout permis aux autres « boxes » de mener à bien leur mission en toute quiétude ! En revanche, le retour de bâton est sévère : 22 Fw 190 et 17 pilotes perdus.

Les unités de chasse reçoivent plus de 3 000 monomoteurs neufs ou réparés au cours du mois ! En septembre également apparaît la nouvelle version A-9 du Fw 190.

Fin septembre, le II./JG 301 du *Hauptmann* Rolf Jacobs, basé à Sachau, commence à percevoir des Fw 190 A-8/R6, A8-R11 et A-9/R11 en échange de ses Bf 109 G-6 ; il touchera 69 machines flambant neuves. C'est également le cas du I./JG 301 du *Hauptmann* Wilhelm Bürggraf, qui reçoit 57 A-8, mais les cède à d'autres unités le mois suivant en échange de 68 A-9/R11. Enfin, le III./JG 301, qui vient d'être reformé à Alperstedt à partir du I./JG 302, sous les ordres du *Hauptmann* Wilhelm Fulda, commence dans le même temps sa transformation sur Fw 190 A-8.

Signalons, enfin, que le III./JG 54 est la première unité à entamer sa transformation sur Fw 190 D-9.

[18] Lire la suite dans *Aéro-Journal* n° 13 (décembre 2009) : *La chute d'Emil Lang, un mystère résolu.*

[19] *Chasseurs d'assaut, histoire de la Jagdgeschwader 4* – E. Mombeek – Lela Presse, 2002.

▶ Le *Fahnenjunker-Oberfeldwebel* Lothar Födisch de la 6./JG 300 pose assis sur le bord du cockpit de son A-8/R2 (« 12 » jaune, WNr. 681513), camouflé dans un sous-bois à Erfurt-Bindersleben en septembre 1944. On distingue la bande rouge entourant l'arrière du fuselage. Födisch sera tué au combat le 7 octobre ; il comptait 5 victoires. (E-N Archives)

▲ Le A-8/R2 (« 12 » jaune, WNr. 681513) de Lothar Födisch. On note les montants renforcés du pare-brise. (E-N Archives)

OCTOBRE – NOVEMBRE 1944
LE « GRAND COUP »… D'ÉPÉE DANS L'EAU

Adolf Galland prépare depuis quelque temps un « grand coup » contre les *Viermots* américains. Il désire ainsi envoyer plus de 2 000 chasseurs contre une expédition de la *Eighth Air Force*, de manière à lui infliger des pertes de l'ordre de 400 à 500 appareils, dans l'espoir d'obtenir une pause salutaire dans l'offensive américaine, le temps que le Me 262 soit enfin opérationnel. Dans cette optique, il renforce la *Luftflotte Reich*, dont les effectifs passent de 394 Fw 190 à 1 007 entre septembre et novembre. En contrepartie, les JG 2 et JG 26, dépendant désormais du *Luftwaffenkommando West*, qui a remplacé la défunte *Luftflotte* 3 le 28 septembre, voient leur dotation chuter de 200 à 105 appareils pendant la même période. La disparition de la *Luftflotte* 3 consacre le fait que ses deux principales escadres, les JG 2 et 26, ont définitivement abandonné le vaste territoire de chasse, courant de la Bretagne à la Belgique, qu'elles occupaient depuis l'été 1940 pour être repliées en Allemagne. Bien que subordonnées à un commandement théoriquement autonome, celles-ci sont désormais impliquées à plein temps dans la défense du *Reich*.

Le 7 octobre, au cours d'un combat qui oppose les *Sturmgruppen* à des B-17 venus visiter différentes raffineries en Allemagne, le *Leutnant* Klaus Bretschneider, *Staka* 5.(*Sturm*)/JG 300, réalise un triplé dans la région de Leipzig : ses 31e à 33e victoires ; la dernière ayant été obtenue par abordage volontaire. Il recevra la *Ritterkreuz* pour l'ensemble de son œuvre le 18 novembre.

Le 20 octobre, le III./JG 2, dont nous n'avons plus parlé depuis un moment, désormais commandé par l'*Oberleutnant* Siegfried Lemke et basé à Altenstadt depuis sa reconstitution en Prusse-Orientale, se bagarre pendant plus d'une heure et demie avec des P-38 très accrocheurs entre Cologne et Bonn ; pas moins de 13 sont revendiqués, mais il perd 8 avions et 5 pilotes.

À partir d'octobre 1944, la JG 6 commence à s'étoffer. Le *Stab* a reçu sa dotation de 3 Fw 190 A-8 et est déclaré opérationnel. Le I./JG 6 est formé sur Fw 190 A-8 à Perleberg le 1er novembre 1944, sous les ordres d'Elstermann, apparemment revenu en grâce. Le 2 novembre, face à plus de 1 000 bombardiers frappés de l'étoile blanche, les II.(*Sturm*)/JG 4 et IV.(*Sturm*)/JG 3 reprennent le collier après un mois d'octobre un peu plus paisible que les précédents. Les 61 machines commandées par Wilhelm Morritz réalisent un carnage contre le 91st BG, ne revendiquant pas moins de… 42 B-17 en cinq minutes – dont 18 dès la première passe ! Les Américains ne perdent « que » 26 d'entre eux, ce qui est déjà beaucoup. Le *Gruppenkommandeur* revendique ses 43e et 44e victoires et le *Feldwebel* Willi Maximowitz ses 14e et 15e. Le problème, c'est que les *Viermots* sont accompagnés par à peu près autant de P-51 et de P-47 et que ceux-ci ne tardent pas à réagir. Oskar Bösch est un témoin « privilégié » :

« C'était ma première mission depuis ma blessure à la tête le 20 août. Mon *Staffelkapitän*, l'Oblt. Gerth, m'a demandé si je me sentais prêt à voler et, quand je lui ai répondu que je l'étais, il m'a pris comme ailier. […] Comme toujours, nous avons été accueillis par le tir nourri des mitrailleurs dès qu'ils nous ont vus, mais nous avons retenu le nôtre jusqu'à 400 m. L'Oblt. Gerth et moi avons descendu chacun un B-17. Comme prévu, nous nous sommes regroupés à la droite des bombardiers après la première attaque. C'est à ce moment qu'un cri a résonné à la radio : "*Indianer !*" Des Mustang au nez rouge piquaient sur nous. Totalement débordés, nous avons oublié l'idée d'une seconde passe. L'Oblt. Gerth a disparu à ce moment, et je suis sûr qu'il a été touché par les Mustang. »

En fait, l'*Oberleutnant* Werner Gerth, *Staka* 11. *Staffel*, décoré de la *Ritterkreuz* trois jours plus tôt,

◀ Le Fw 190 A-8/R2 (« 13 noir ») du *Leutnant* Werner Gerth, *Kapitän* de la 11.(*Sturm*)/JG 3, en juillet 1944. Gerth était un pilote d'assaut confirmé, ayant fait ses premières armes avec la *Sturmstaffel* 1, dont il était l'un des grands as, avec 8 victoires. Malgré son grade de sous-lieutenant, il avait fréquemment la charge de la conduire au combat.

[20] Il avait déjà été abattu 11 fois auparavant ! Crédité de 27 à 38 victoires.

[21] Les Américains admettent la destruction de 42 quadrimoteurs.

Focke-Wulf Fw 190 A-7

Leutnant Klaus Bretschneider
6./JG 300
Rheine, mars 1944.

▲ Le *Leutnant* Klaus Bretschneider, *Staka* 5.(*Sturm*)/JG 300, avec son Fw 190 A-8/R8 « 1 rouge » en arrière-plan. Affecté en juillet 1943 à la 5./JG 300, puis à la 6./JG 300 en mars 1944, il remporte 14 succès nocturnes avant de prendre le commandement de son ancienne escadrille, qui devient alors une *Sturmstaffel*. (E-N Archives)

a percuté un B-17, mais son parachute ne s'est pas ouvert [20]. Le IV.(*Sturm*)/JG 3 perd un total de 20 avions (un tiers de son effectif) pour 11 tués et 4 blessés. Les hommes de Michalski sont à peine plus heureux, laissant 10 appareils et 6 tués sur le carreau pour 16 victoires.

Le cuirassé *Tirpitz*, réfugié dans le fjord de Tromsø (Norvège), est protégé par de nombreuses batteries de *Flak* et les *Stab*, III. et IV./JG 5, partiellement équipés en Fw 190. Mais la RAF est bien décidée à avoir sa peau et réussit enfin son coup le 12 novembre. Par un mauvais concours de circonstances (alerte trop tardive, confusion sur l'objectif des Lancaster, mauvaise coordination entre la Kriegsmarine et la Luftwaffe), seuls 5 Fw 190 menés par le *Kommodore*, le *Major* Heinrich Ehrler, parviennent jusqu'à Tromsø... pour constater les dégâts. Ehrler doit faire face à une cour martiale qui le condamne à la dégradation et à trois ans de forteresse ; la proposition de le décorer des Glaives est annulée. Il sera libéré après un mois de détention, réintégré dans son grade et affecté à la JG 7. Brisé moralement, Ehrler sera abattu et tué par des Mustang le 4 avril 1945.

Le 26 novembre, les *Sturmgruppen* encaissent un nouveau coup dur : alors que le *Stab* et les trois groupes de la JG 301 pensent avoir infligé de substantielles pertes à l'ennemi (ils revendiquent 70 bombardiers [21] – dont 37 B-24 au seul III. *Gruppe* – et 10 P-51), lorsqu'ils font leur compte, ils s'aperçoivent de la disparition de 51 Fw 190 détruits (plus 14 endommagés) et de 27 tués. Le *Feldwebel* Willi Reschke (10./JG 301) explique que « ce furent les plus lourdes pertes jamais subies en une seule journée par la JG 301 ; en deux missions après son retour au combat, la *Geschwader* avait perdu 60 pilotes, la moitié de ses effectifs ».

Le 30 novembre, Walter Dahl, *Kommodore* de la JG 300, reçoit la visite du *Reichsmarschall*, qui vient lui remettre personnellement les Feuilles de chêne. Mais Göring a la tête des mauvais jours. D'emblée, il agonit Dahl d'injures pour la récente pitoyable prestation de son escadre. Cependant, celui-ci, qui n'est pas homme à se laisser impressionner, l'explique par les mauvaises conditions atmosphériques et l'insuffisance de formation des jeunes pilotes. C'est alors que retentit l'alarme : un raid américain est annoncé. Göring lui donne l'ordre de décoller immédiatement. Dahl refuse de l'exécuter à cause du temps exécrable. Le maréchal s'emporte, le relève de ses fonctions avec effet immédiat, le menace de le traduire en cour martiale et même de le faire fusiller. Göring repart avec les Feuilles de chêne, mais il finira par les lui remettre et même à passer l'éponge grâce à l'intervention de Galland. Dahl ne sera pas relevé de son commandement, mais pour lui éviter le pire, Galland le fera muter à l'état-major de l'inspection de la chasse (10.01). Le *Major* Kurd Peters assurera l'intérim en attendant l'arrivée du *Major* Anton Hackl (30.01).

Troisième partie
31 décembre 1944 – 8 mai 1945

JANVIER 1945
LE SUICIDE DE LA CHASSE ALLEMANDE

En décembre, les I. et III./JG 2, les trois *Gruppen* de la JG 26 et le II./JG 301 commencent à recevoir leurs premiers Dora-9.
Depuis fin octobre, les I. et II./JG 1, I. et II./JG 6, I. et III./JG 11, et la JG 300 étaient ménagés par Galland en vue de son « grand coup ». Hitler, qui a d'autres idées en tête, ne lui laissera pas le temps de mettre son projet à exécution. À la mi-novembre, le *General der Jagdflieger* est informé que sa réserve est destinée à participer à une future bataille terrestre d'importance stratégique ; Hitler prépare une contre-offensive majeure dans les Ardennes.
Le 10 décembre 1944, le *Stab* et le II./JG 6 s'installent à Quackenbrück. Le I./JG 6 effectue sa première mission de guerre le 17 décembre, accompagné par le II./JG 6, dont c'est le retour au combat après deux mois de repos. Au cours de la dernière quinzaine de décembre, ces deux groupes souffrent considérablement à chaque engagement contre la chasse alliée : le I./JG 6 y laisse 16 avions et 11 pilotes tués, les pertes des autres groupes étant à peine moindres. En particulier le 24 décembre, les trois groupes déplorent la disparition de 13 pilotes (dont 9 au seul I. *Gruppe*).
Ce même jour, lors d'une échauffourée avec des Mustang entre Cassel et Göttingen, le II.(*Sturm*)/JG 300 perd 6 pilotes, parmi lesquels le *Leutnant* Klaus Bretschneider, *Kapitän* 5. *Staffel*. Il venait juste de remporter sa 34e victoire (sa 14e de jour) ; avec 17 *Viermots* à son actif, il faisait partie des meilleurs « casseurs de bombardiers ».

Dans le cadre de la contre-offensive des Ardennes, le chef du I. *Jagdkorps*, le *Generalmajor* Dietrich Peltz, qui fait désormais office de commandant de la chasse à l'Ouest, a prévu une vaste opération contre les terrains alliés situés en Belgique, en Hollande et même en France, baptisée « Bodenplatte ». Celle-ci, qui devait coïncider avec le début des opérations terrestres le 16 décembre, doit être repoussée au 1er janvier 1945 en raison des conditions atmosphériques. D'autant plus inutile qu'elle vient à contretemps, puisque la Wehrmacht a échoué dans son entreprise, elle va avoir pour effet de liquider le reste de la réserve, que l'ancien *General der Jagdflieger*, entre-temps « placardisé », avait eu beaucoup de difficultés à constituer et à conserver. Sacrifice vain, « Bodenplatte » consacre le suicide de la *Jagdwaffe*.

▲ Un Focke-Wulf Fw 190 A-9 du II.(*Sturm*)/JG 4 à Deltzsch ou Mörtitz au début de l'année 1945. Aucune marque tactique n'ayant été appliquée, on peut supposer qu'il s'agit d'un avion fraîchement livré. (E-N Archives)

◥ Le *Leutnant* Klaus Bretschneider aux commandes de son taxi. On note l'inscription, que l'on peut traduire par « voyou », portée sur le blindage de renfort latéral. Il était titulaire de la *Ritterkreuz* depuis le 18 novembre 1944. (E-N Archives)

▶ Le « 1 rouge » (WNr. 682204) de Klaus Bretschneider à Löbnitz en décembre 1944. Le blindage a été renforcé, et l'inscription a disparu. Il est intéressant de noter que, à cette époque, la JG 300 utilisait toujours une bande rouge comme marque d'identification, preuve que les fameuses « bandes de la défense du *Reich* » n'ont été généralisées que début 1945. C'est à bord de cet appareil que Bretschneider sera descendu la veille de Noël. (E-N Archives)

Situation des unités sur Fw 190 A				
Front de l'Ouest - 1er janvier 1945				
Stab/JG 1	1	Fw 190 A-9	Obst H. Ihlefeld	Twente
I./JG 1	22	Fw 190 A-8	Hpt G. Hackbarth	Twente
II./JG 1	36	Fw 190 A-8	Olt F. Wegner	Drope
Stab/JG 2(*)	1	Fw 190 A-8	Obstlt K. Bühligen	Nidda
I./JG 2	6	Fw 190 A-8	Hpt F. Hrdlicka	Merzhausen
III./JG 2	5	Fw 190 A-8	Oblt S. Lemke	Altenstadt
Stab/JG 3	4	Fw 190 A-9	Obstlt H. Bär	Sennelager
IV./JG 3	19	Fw 190 A-8	Lt D. Müller	Gütersloh
II./JG 4	17	Fw 190 A-8	Maj R. Schröder	Babenhausen
Stab/JG 6	3	Fw 190 A-9	Obstlt J. Kogler	Quackenbrück
I./JG 6	29	Fw 190 A-8	Hpt W. Elstermann	Delmenhorst
II./JG 6	25	Fw 190 A-8	Maj J. Naumann	Quackenbrück/Vechta
Stab/JG 11	4	Fw 190 A-8/A-9	Maj G. Specht	Biblis
I./JG 11	6	Fw 190 A-8	Hpt R. v. Kirchmayr	Biblis
III./JG 11	31	Fw 190 A-8	Hpt H-G. v. Fassong	Großostheim
IV./JG 54	15	Fw 190 A-8/A-9	Hpt R. Klemm	Vörden
Stab/JG 300	3	Fw 190 A-8/A-9	Maj K. Peters (pi)	Jüterborg
II./JG 300	40	Fw 190 A-8		Löbenitz
Stab/JG 301	6	Fw 190 A-9	Maj F. Aufhammer	Stendal
I./JG 301	26	Fw 190 A-8/A-9	Hpt F-K. Wodtke	Salzwedel
II./JG 301	28	Fw 190 A-9	Hpt H. Nölter	Sachau
III./JG 301	58	Fw 190 A-8	Maj Guth	Stendal

(*) À l'exception du II./JG 2 sur Bf 109, la JG 2 est majoritairement équipée en Fw 190 D-9.

Toutes les unités de chasse présentes à l'Ouest (à l'exception des JG 5, 300 et 301) – soit un peu plus de 310 Fw 190 A – participent à cette mission, mal préparée et mal organisée, qui se solde par un véritable massacre : pour des résultats insignifiants à l'échelle de l'aviation alliée, la Luftwaffe laisse 271 chasseurs détruits et 65 endommagés (tous types confondus). Le bilan humain est proprement ahurissant : 143 tués ou disparus, 70 prisonniers et 21 blessés, parmi lesquels 3 *Kommodores*, 6 *Gruppenkommandeure* et 11 *Staffelkapitäne* [22].

Une escadre est particulièrement malmenée – une nouvelle fois, il s'agit de la JG 6. La formation compacte, menée par son *Kommodore*, l'*Oberstleutnant* Johann Kogler, rate le signal de l'avion-guide et se scinde en deux. Tandis qu'une partie continue à suivre le Ju 88, le reste s'égare trop au sud et rate son objectif.

« Quand le Ju 88 a considéré qu'il avait accompli sa mission, explique le *Leutnant* Konrad Dammeier, il nous a donné le signal et a fait demi-tour. [...] La mission a alors sombré dans une certaine confusion. Comme on s'en rendra compte plus tard, on avait commis quelques erreurs de navigation. Cela a entraîné des pertes inutiles, alors que la mission proprement dite n'avait pas encore commencé. On a aperçu un aérodrome. On a foncé droit dessus et on l'a attaqué. Selon ce que l'on nous avait dit au briefing, notre plafond de 100 m devait être supérieur à celui de l'ennemi. En fait, des Spitfire nous attendaient, alors que nous comptions sur l'effet de surprise. Et même les artilleurs nous réservaient d'autres mauvaises surprises. On s'est fait tirer dessus de tous les côtés. Le chaos était total. Après deux autres essais aux résultats mitigés, l'Ofw. Rieper nous a entraînés dans la direction de Gartenzaur. Nous n'avons rencontré aucune opposition lors de notre retraite. Le reste des chasseurs est rentré petit à petit. Sur les neuf pilotes de ma *Staffel*, seulement trois sont rentrés. »

La JG 6 a beaucoup souffert. Outre son *Kommodore*, abattu par la DCA près de Venlo et fait prisonnier, elle perd 27 appareils, 18 pilotes tués ou disparus et 7 faits prisonniers, parmi lesquels le *Kommandeur* du I. *Gruppe*, le *Hauptmann* Ewald Trost (prisonnier), le *Kommandeur* du III. *Gruppe*, le *Major* Helmut Kühle (tué), et trois *Staffelkapitäne* (deux tués, un prisonnier). Ces pertes représentent près de la moitié des effectifs de l'escadre, et, surtout, six cadres chevronnés, irremplaçables dans les conditions du moment, ont été rayés des rôles !

Mais la guerre aérienne continue, et avec elle son cortège d'hécatombes. Pas plus tard que le 14 janvier, la JG 300 est décimée : si elle revendique 26 B-17, 4 P-51 et 1 P-47, elle perd 60 avions et 32 tués – en gros le quart de son effectif ! Depuis début novembre, cette *Geschwader* a enregistré la disparition de plus de 150 de ses membres. Cette terrible journée coûte 106 pilotes à la *Luftflotte Reich* – l'une des pires déroutes de la guerre pour la chasse allemande. Autant dire que, deux semaines après « Bodenplatte », elle a pratiquement cessé d'exister.

En outre, elle est frappée de plein fouet par la pénurie de carburant, qui cloue au sol la plus grande partie de ses effectifs, quand bien même ceux-ci sont constitués d'avions flambant neufs que les usines souterraines continuent à livrer régulièrement en dépit des circonstances.

[22] Pour en savoir plus, se référer à *Aéro-Journal* n° 13 (décembre 2009) : « *Bodenplatte* ».

◀ Le célèbre Fw 190 A-8/R2 (« 11 » jaune, WNr. 681497) posé à Saint-Trond par le *Gefreiter* Walter Wagner de la 5./JG 4 au cours de l'opération « Bodenplatte » le 1er janvier 1945. Après avoir été désarmé, l'avion sera entièrement repeint en rouge par le 404th *Fighter Group* américain. (Collection J. V. Crow)

▲ Un Fw 190 A-9 (« 25 » rouge) trouvé par les Alliés sur la base de Wunstorf en mai 1945. Il s'agit peut-être d'un avion de la JG 6. (E-N Archives)

FÉVRIER – MARS 1945 LA LENTE EXTINCTION DU FW 190 A

Avec le rééquipement progressif (miracle de la production !) des unités en Dora-9, les dernières en date étant les IV./JG 3 (*Oberleutnant* Oskar Romm), *Stab*/JG 6 (*Major* Gerhard Barkhorn) et II./JG 6 (*Hauptmann* Johannes Naumann), il ne reste plus que les II./JG 1, II.(*Sturm*)/JG 4, II.(*Sturm*)/JG 300 et la JG 301 à voler encore sur Fw 190 A à l'Ouest. La JG 301 touche quelques D-9 et des Ta 152 H dans le courant du mois, mais elle ne pourra jamais être totalement transformée sur ce nouveau matériel.
Le II.(*Sturm*)/JG 300 est virtuellement anéanti au cours d'un dernier baroud d'honneur, le 24 mars, contre un raid américain sur Göttingen, laissant dans cette sortie un total de 19 appareils et 17 tués.
Après un nouveau désastre, le 2 mars, au cours duquel la JG 301 perd 19 pilotes, le IV. *Gruppe* est replié sur Gardelegen, où il est dissous le 19 du mois.

AVRIL – MAI 1945 LA FIN

Le 8 avril, le II./JG 1, nouvellement commandé par le *Hauptmann* Paul-Heinrich Dähne, arrive à Rostock-Marienehe pour être rééquipé en Heinkel He 162 ; à la fin du mois, il rallie Leck (Schleswig-Holstein), où se trouvent le *Stab* et le I./JG 1, déjà transformés sur He 162. Dans cette partie de l'Allemagne, les combats cessent le 5 mai.
Toujours sous les ordres du *Major* Wilhelm Moritz, le II.(*Sturm*)/JG 4 est replié sur Parchim le 30 avril. Le terrain étant sous la menace directe de l'Armée rouge, tout le monde commence à migrer vers le Schleswig-Holstein, mais une grande partie du personnel technique et des pilotes haut-le-pied est capturée par les Soviétiques le 2 mai. Après un ultime ravitaillement à Flensburg, les derniers avions se posent à Leck. Le *Feldwebel* Hermann Weiß (5. *Staffel*) en est quitte pour une belle frayeur [23] :
« Lors du vol de transfert vers Flensburg, un Spitfire se place dans mon dos. Je me crois perdu et attends les premières rafales. Néanmoins, celles-ci tardent, et je comprends que le Britannique ne compte pas tirer. Il me dépasse en faisant un signe de la main. La guerre est finie. »
À la mi-avril, seul le I./JG 6 est entièrement équipé en Fw 190 A (56 A-8 et A-9) ; sous les ordres du *Major* Otto Bertram, il gagne Reichenberg (Liberec, République tchèque) en compagnie du *Stab* ; il y sera encore le 8 mai.
Le 12 avril, le II.(*Sturm*)/JG 300 (*Hauptmann* Karl-Heinz Ditche) stationne à Ainring avec 37 A-9 et 36 pilotes. Il reçoit l'ordre de fusionner avec le III./JG 300 sur Bf 109 pour former un unique *Jagdgruppe* 300 ; on ne sait toutefois pas si cette fusion a vraiment eu lieu.
Dans la soirée du 30 avril, ordre est donné au reste de la JG 301 d'abandonner ses avions à Neustadt-Glewe au profit de la JG 11 et de se rendre à Leck, où le personnel y attendra tranquillement l'arrivée des troupes britanniques dans le petit village voisin de Sande. ■

[23] *Chasseurs d'assaut – Histoire de la Jagdgeschwader 4* – E. Mombeek – Lela Presse, Outreau, 2002.

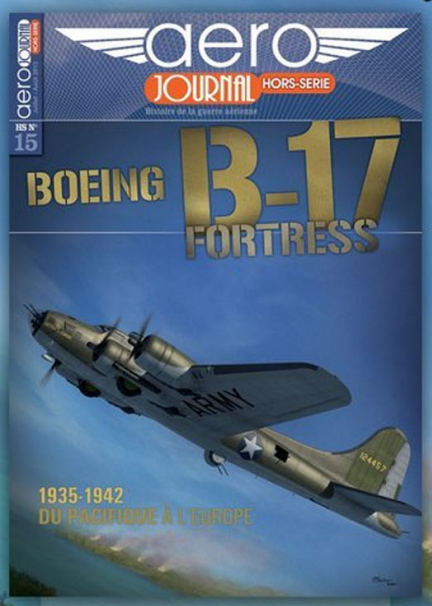
▼ Un Fw 190 A-9 (sans mitrailleuses de capot) du I./JG 301 abandonné à Magdebourg à la fin de la guerre. Tous les groupes de la JG 301 possédaient la barre horizontale sur le fuselage arrière ; seule sa couleur les différenciait. (Collection J. V. Crow)

RETROUVEZ LA SAGA DES **B-17** SUR **WWW.CARAKTERE.COM**

HS N° 15

1935
1942

DU PACIFIQUE À L'EUROPE



HS N° 17

1943
1945

MÉDITERRANÉE
ATLANTIQUE
PACIFIQUE

HS N° 18

1943
1945

THE MIGHTY EIGHTH

Téléchargez dès à présent nos applications

BATAILLES & BLINDÉS, AIR COMBAT et LOS!

Depuis le début de l'année, pour nos lecteurs adeptes du numérique, vous pouvez télécharger les applications de nos magazines "Air Combat", "Batailles & Blindés" et "LOS!" sur l'App Store Apple, Google Play et Kindle Amazon. C'est aussi le moyen de vous procurer les numéros épuisés de vos magazines préférés !

Google play

amazonkindle

aero JOURNAL HORS-SERIE

FW 190A

Le Focke-Wulf Fw 190 est le premier chasseur moderne à moteur en étoile que l'on peut considérer comme une véritable réussite. Rapide, très maniable, facile à entretenir et pardonnant les fautes de pilotage, il domine les cieux de l'Europe de l'Ouest pendant plus d'un an et fait mieux que tirer son épingle du jeu à l'Est, en dépit de conditions d'utilisation très différentes.

L'auteur, Christian-Jacques Ehrengardt, passe en revue la genèse de l'appareil et ses différentes variantes (du chasseur de supériorité aérienne au casseur de bombardiers). Il entraîne ensuite le lecteur sur les différents fronts où le Fw 190 A a été engagé : Manche, défense du Reich, désert tunisien et steppes tour à tour enneigées et poussiéreuses du font de l'Est – le tout émaillé de récits de combat et d'anecdotes, selon sa bonne habitude. Il consacrera une petite place aux grands as et à leur palmarès sur la « petite merveille » de Kurt Tank.

Ce hors-série est abondamment illustré de photos, de plans à échelle constante et de planches du « profiler » maison, Jean-Marie Guillou.

Aérojournal Hors-série n°19
Novembre - Décembre 2014

France / Belgique : 14.90 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Luxembourg / Grèce : 15.50 €
Suisse : 25 CHF / Canada : 25 $C

M 03410 - 19H - F: 14,90 € - RD